Office national de l'énergie | National Energy Board

Motifs de décision

Pipelines Trans-Nord Inc.

OH-1-2003

Juillet 2003

Installations

Office national de l'énergie

Motifs de décision

relativement à

Pipelines Trans-Nord Inc.

Demande en date du 24 octobre 2002 visant l'accroissement de la capacité et l'inversion du sens de l'écoulement du pipeline

OH-1-2003

Juillet 2003

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada 2003
représentée par l'Office national de l'énergie

N° de cat. NE22-1/2003-5F
ISBN 0-662-89325-5

Ce rapport est publié séparément dans les deux langues officielles.

Demandes d'exemplaires :
Bureau des publications
Office national de l'énergie
444, Septième Avenue S.-O.
Calgary (Alberta) T2P 0X8
Courrier électronique : publications@neb-one.gc.ca
Télécopieur : (403) 292-5576
Téléphone : (403) 299-3562
1-800-899-1265

Des exemplaires sont également disponibles à la bibliothèque de l'Office
(rez-de-chaussée)

Imprimé au Canada

© Her Majesty the Queen in Right of Canada 2003 as represented by the National Energy Board

Cat No. NE22-1/2003-5E
ISBN 0-662-34490-1

This report is published separately in both official languages.

Copies are available on request from:
The Publications Office
National Energy Board
444 Seventh Avenue S.W.
Calgary, Alberta, T2P 0X8
E-Mail: publications@neb-one.gc.ca
Fax: (403) 292-5576
Phone: (403) 299-3562
1-800-899-1265

For pick-up at the NEB office:
Library
Ground Floor

Printed in Canada

Table des matières

Liste des figures ii
Liste des annexes ii
Abréviations iii
Définitions v
Exposé et comparutions vii

1. Introduction 1
1.1 Demande 1
1.2 Contexte 2

2. Accès prioritaire et faisabilité économique 4
2.1 Nécessité de l'inversion 4
2.2 Appel de soumissions 7
2.3 Destinations prioritaires 9
2.4 Accès prioritaire et transport public 10
2.5 Incidence sur le marché 15
2.6 Faisabilité économique 17

3. Questions financières et méthode de conception des droits 18

4. Installations 19
4.1 Caractère approprié de la conception 19
4.2 Intégrité du pipeline 23
4.3 Forage horizontal dirigé 25
4.4 Sécurité de la conception et de l'exploitation 26

5. Consultations publiques 27
5.1 Préavis public 27
5.2 Peuples autochtones 28

6. Tracé et questions foncières 29
6.1 Tracé 29
6.2 Besoins en terrains et acquisition de terrains 30
6.3 Cessation d'exploitation 31

7. Questions environnementales et socio-économiques 33
7.1 Questions environnementales 33
7.2 Questions socio-économiques 34

8. Dispositif 36

Liste des figures

1-1 Réseau pipelinier actuel et changements proposé par Trans-Nord 3
2-1 Schéma actuel de l'écoulement du pipeline de PTNI 5
2-2 Schéma du projet d'accroissement de la capacité et d'inversion du sens de l'écoulement du pipeline de PTNI 5
4-1 Réseau pipelinier actuel et changements proposés par Trans-Nord (Agrandissement de la Figure 1-1, à l'est de Farran's Point)..... 20
4-2 Réseau pipelinier actuel et changements proposés par Trans-Nord (Agrandissement de la Figure 1-1, à l'ouest de Farran's Point)..... 22

Liste des annexes

I Liste des questions 37
II Conditions du certificat 38

Abréviations

BK	borne kilométrique
certificat	certificat d'utilité publique, au sens de l'article 52 de la Loi sur l'ONÉ
CSA	Association canadienne de normalisation
demandeur	Pipelines Trans-Nord Inc.
EAP	entente d'accès prioritaire
EÉI	entente étayant les installations
Express	Express Pipeline Ltd.
GHW-5-90 et RH-3-90 ou Décision relative aux installations de LGN d'IPL	Compagnie Pipeline Interprovincial, division d'Énergie Interhome Inc., Installations et droits, Motifs de décision en date de février 1991
Hz	hertz
IC	inspection en canalisation
Impériale	Compagnie pétrolière Impériale Ltée
intervenants	parties à l'instance OH-1-2003 qui ne sont pas le demandeur, mais qui ne comprennent pas les autorités responsables
IPL	Compagnie Pipeline Interprovincial ou Compagnie Pipeline Interprovincial Inc.
km	kilomètre
LCÉE	Loi canadienne sur l'évaluation environnementale
LGN	liquides de gaz naturel
Loi ou Loi sur l'ONÉ	Loi sur l'Office national de l'énergie
m	mètre
m^3/j	mètres cubes par jour
MH-4-96	PanCanadian Petroleum Limited, Demande de service, Motifs de décision en date de février 1997
mm	millimètre
MRC	Municipalité régionale de comté de Deux-Montagnes

Office	Office national de l'énergie
OH-1-95 ou Décision relative à Express	Express Pipeline Ltd., Installations et méthode de conception des droits, Motifs de décision en date de juin 1996
OH-2-97 ou Décision relative à la canalisation 9	Compagnie Pipeline Interprovincial Inc., Installations et méthode de conception des droits, Motifs de décision en date de décembre 1997
parties	demandeur, intervenants et toutes les autorités responsables
PFUDC	provision pour fonds utilisés durant la construction
PP	préavis public
PPPC	programme de préavis public et de consultation
projet	demande d'accroissement de la capacité et d'inversion du sens de l'écoulement du pipeline
PTNI, Trans-Nord	Pipelines Trans-Nord Inc.
Purvin & Gertz	Purvin & Gertz Inc.
RHW-3-96	Pipelines Trans-Nord Inc., Règlement concernant les droits, Motifs de décision en date de juin 1996
RPT-99	Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres
SCADA	Système d'acquisition et de contrôle des données
Shell	Produits Shell Canada
Suncor	Suncor Inc.
Ultramar	Ultramar Ltée

Définitions

Appel de soumissions	Processus par lequel des expéditeurs potentiels se voient offrir la possibilité de passer un contrat de service de transport à long terme sur le tronçon du pipeline inversé compris entre Montréal et Toronto à certaines conditions.
Conditions de transport	Conditions particulières régissant les livraisons de pétrole par le pipeline de Trans-Nord.
EAP	Entente d'accès prioritaire - Contrat passé entre Trans-Nord et Ultramar concernant le transport de produits raffinés, sur une base d'accès prioritaire et d'expédition obligatoire, sur le tronçon du pipeline inversé compris entre Montréal et Oakville.
EÉI	Entente étayant les installations - Contrat énonçant les modalités par lesquelles Trans-Nord et Petro-Canada sont disposées à inverser le sens de l'écoulement du pipeline sur le tronçon Montréal-Oakville. L'entente renferme une clause autorisant Petro-Canada à soutenir financièrement les coûts de la demande, à passer un contrat de réserve de capacité et à obtenir un accès prioritaire à la canalisation inversée.
Expédition obligatoire	Entente par laquelle un expéditeur s'engage à expédier un volume donné par pipeline et à acquitter les frais engagés si le volume convenu n'est pas expédié.
Expédition ponctuelle	Expédition non garantie par un contrat à long terme. Les expéditions ponctuelles sur le pipeline de PTNI sont commandées mensuellement.
Manchon d'encerclement	Technique de réparation d'un pipeline permettant de réparer des dommages mineurs et des défauts dus à la corrosion.
Période principale	Les dix premières années après l'inversion de la canalisation.
Période secondaire	De la onzième à la vingtième année inclusivement après l'inversion de la canalisation.
Pétrole brut et équivalents	Terme collectif désignant toutes les qualités de pétrole brut, y compris le pétrole brut léger et le pétrole brut lourd classiques, le brut synthétique, les pentanes, les hydrocarbures plus lourds et le bitume.

Produits raffinés	Produits obtenus par raffinage du pétrole brut (essence, carburéacteur, kérosène, carburant diesel, mazout et mazout lourd).
Terminaux intermédiaires	Terminaux raccordés au pipeline de Trans-Nord et situés à Belleville, Kingston et Maitland, en Ontario, ou près de ces villes.
Train-bloc	Train spécialisé dans le transport de produits entre un point d'origine et un point de destination.
Transporteur contractuel	Exploitant d'un pipeline, généralement un gazoduc, fournissant ses services à des tiers par voie de contrat.
Transporteur public	Conformément au paragraphe 71(1) de la Loi sur l'ONÉ, la compagnie exploitant un pipeline destiné au transport du pétrole qui relève de l'autorité de l'Office « reçoit, transporte et livre tout le pétrole qui lui est offert pour transport par pipeline sans délai, avec le soin et la diligence voulus et conformément à ses pouvoirs ».

Exposé et comparutions

RELATIVEMENT À la *Loi sur l'Office national de l'énergie* et à ses règlements d'application;

PAR SUITE d'une demande que Pipelines Trans-Nord Inc. a présentée le 24 octobre 2002 en vue d'obtenir la délivrance d'un certificat d'utilité publique l'autorisant à accroître la capacité de son réseau de transport de produits pétroliers entre Montréal, au Québec, et Farran's Point près de Ingleside, en Ontario, et à inverser le sens de l'écoulement dans le tronçon de pipeline compris entre Farran's Point et Clarkson Junction à Mississauga, en Ontario, et la délivrance de diverses autres ordonnances connexes;

CONFORMÉMENT À l'ordonnance d'audience OH-1-2003 en date du 14 mars 2003;

ENTENDUE À Ottawa, en Ontario, les 9, 10, 11 et 13 juin 2003;

DEVANT :

J.-P. Théorêt	Membre présidant l'audience
J.S. Bulger	Membre
G. Caron	Membre

COMPARUTIONS :

J.A. Campion A.N. D'Oyley	Pipelines Trans-Nord Inc.
B.R. Clark	Compagnie pétrolière Impériale Ltée
R.A. Neufeld G. Moores	Petro-Canada
J.H. Smellie	Produits Shell Canada
L.G. Keough L.C. Bell	Suncor Inc.
A.S. Hollingworth, c.r.	Ultramar Ltée
J. Brisson R. Richard	Procureur général du Québec
Y. Patry N. Loiselle Y. Bélair	Municipalité régionale de comté de Deux-Montagnes
M.A. Fowke J.D. Saumure	Avocats de l'Office

Chapitre 1

Introduction

1.1 Demande

Dans une demande présentée à l'Office national de l'énergie le 24 octobre 2002, Pipelines Trans-Nord Inc. (PTNI, Trans-Nord ou le demandeur) a sollicité l'autorisation d'accroître la capacité de son réseau de transport de produits pétroliers entre Montréal, au Québec, et Farran's Point près d'Ingleside, en Ontario, et d'inverser le sens de l'écoulement dans le tronçon de pipeline compris entre Farran's Point et Clarkson Junction à Mississauga, en Ontario (le projet). (Voir la figure 1-1.) En particulier, PTNI a sollicité :

- une ordonnance, en vertu de l'article 52 de la partie III de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la Loi ou la Loi sur l'ONÉ), accordant un certificat d'utilité publique concernant les installations demandées;
- une ordonnance, en vertu du paragraphe 71(1) de la partie IV de la Loi, accordant à certains expéditeurs un accès à la capacité du pipeline, sous réserve des exceptions que l'Office pourrait prévoir;
- une ordonnance, en vertu de l'article 74 de la partie V de la Loi, autorisant la réforme de certains équipements et la réforme ou la cessation d'exploitation des tronçons de canalisation remplacés;
- une ordonnance, en vertu de la partie IV de la Loi, approuvant la méthode de conception des droits énoncée dans la demande;
- diverses ordonnances connexes.

Le projet proposé consisterait à remplacer quatre tronçons de canalisation de 273,1 mm (10 po) par des tronçons de 406,4 mm (16 po) sur une distance totale d'environ 72,5 km (45 milles) entre Montréal et Farran's Point. PTNI propose également d'accroître la puissance de quatre de ses stations de pompage situées respectivement à Montréal et Como, au Québec, et à Lancaster et Ingleside, en Ontario, et de construire quatre réservoirs de stockage à la station de pompage de Farran's Point.

Pour inverser le sens de l'écoulement dans le tronçon de pipeline compris entre Farran's Point et Toronto, de manière que le produit s'écoule d'est en ouest, PTNI propose de construire trois stations de pompage le long de sa canalisation actuelle de 273,1 mm (10 po) de diamètre, soit à proximité d'Iroquois, de Mallorytown et de Kingston, en Ontario.

Une fois le projet réalisé, la capacité de transport entre Montréal et Farran's Point passerait du volume actuel de 10 500 m^3/j à 21 000 m^3/j. Après l'inversion, la capacité de transport entre Farran's Point et Belleville passerait de 10 000 m^3/j à 11 500 m^3/j. Entre Belleville et Toronto, la capacité de transport resterait à 10 000 m^3/j. Entre Farran's Point et Ottawa, elle augmenterait de 3 000 m^3/j pour passer à 16 000 m^3/j.

Trans-Nord a demandé que la désignation de destination prioritaire soit accordée à Ottawa pour 9 500 m^3/j, ainsi qu'à Belleville, Kingston et Maitland pour 2 400 m^3/j. Elle a également demandé l'accès prioritaire concernant les volumes expédiés par Petro-Canada et Ultramar, qui avaient signé des ententes d'expédition obligatoire, pour un volume total de 9 100 m^3/j entre Montréal et Oakville.

Le coût du projet, tel qu'il est décrit ci-dessus, est évalué – en dollars de 2004 – à 85 580 000 $, et l'entrée en service est prévue pour la fin de 2004.

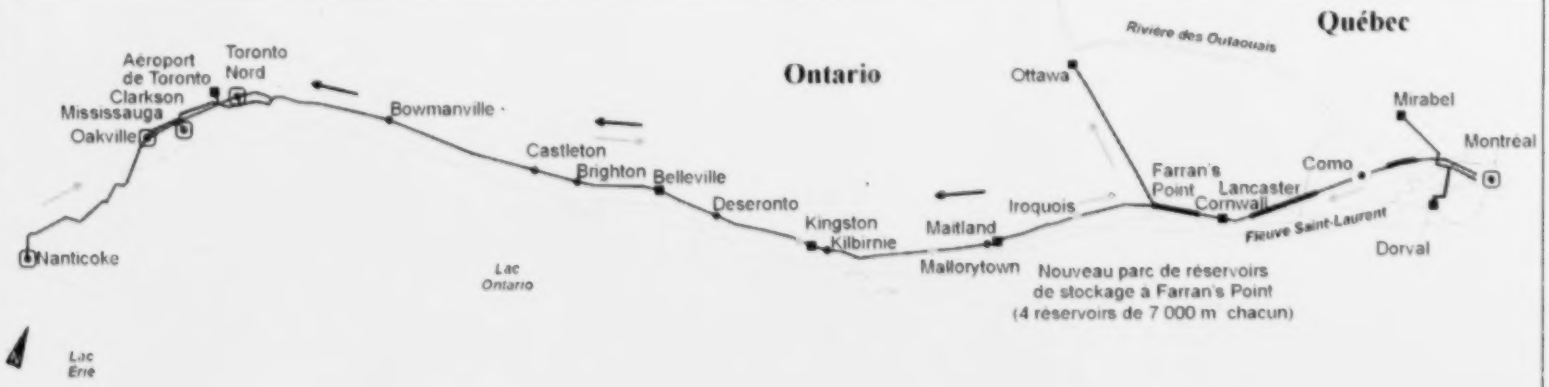
Les 12 décembre 2002 et 4 mars 2003, l'Office a émis des lettres sollicitant des précisions sur la demande. Les renseignements demandés ont été déposés les 14 février et 7 mars 2003. L'Office a établi un processus pour évaluer la demande de Trans-Nord et il a délivré l'ordonnance d'audience OH-1-2003 le 14 mars 2003. Il a tenu une audience publique orale les 9, 10, 11 et 13 juin 2003 à Ottawa, en Ontario.

1.2 Contexte

Trans-Nord, un pipeline servant à transporter des produits pétroliers raffinés sur une distance de plus de 800 km, a été créé en 1949 en vertu d'une loi spéciale du Parlement. Le tronçon du réseau visé par le projet d'accroissement de la capacité et d'inversion du sens de l'écoulement a été construit en 1952. Les livraisons ont commencé en novembre de la même année dans le sens est-ouest entre Montréal et Nanticoke, en Ontario, le pipeline desservant plusieurs terminaux de livraison le long du parcours. À la suite de la mise en œuvre de la Politique nationale du pétrole, le tronçon compris entre Maitland et Kingston a été fermé en 1963 car le pétrole importé ne pouvait plus être utilisé à l'ouest de la vallée de l'Outaouais. Le sens de l'écoulement entre Toronto et Kingston a été alors inversé pour qu'il se fasse d'ouest en est et les terminaux situés le long de ce tronçon ont été alimentés à partir de sources d'approvisionnement de l'Ontario. En 1973, la canalisation entre Kingston et Maitland a été rouverte et le produit a commencé à circuler entre Toronto et Farran's Point et de là jusqu'à Ottawa. Ottawa pouvait ainsi s'approvisionner à la fois à partir du Québec et de l'Ontario. En 1982, la canalisation entre Farran's Point et Montréal a été reconfigurée en vue de permettre l'écoulement bidirectionnel, ce qui permettait la livraison des produits pétroliers de l'Ontario jusqu'à Montréal.

PTNI appartient à parts égales à Petro-Canada, Produits Shell Canada (Shell) et la Compagnie pétrolière Impériale Ltée (Impériale).

Figure 1-1
Réseau pipelinier actuel et changements proposés par Trans-Nord



De Montréal à Farran's Point
- Capacité actuelle : 10 500 m³/j
- Capacité proposée : 21 000 m³/j

De Toronto Nord à Farran's Point
- Capacité actuelle : 10 000 m³/j (d'ouest en est)
- Capacité proposée : (d'est en ouest)
  - de Farran's Point à Belleville : 11 500 m³/j
  - de Belleville à Clarkson : 10 000 m³/j

De Farran's Point à Ottawa
- Capacité actuelle : 13 000 m³/j
- Capacité proposée : 16 000 m³/j

De Nanticoke à Toronto Nord
- Capacité actuelle : 10 000 m³/j
- Capacité proposée : 10 000 m³/j

Légende

Augmentation de la capacité de pompage à Montréal, Como, Lancaster et Farran's Point

Sens d'écoulement proposé, de Farran's Point à Clarkson

Sens d'écoulement actuel

Nouvelles stations de pompage à Iroquois, Mallorytown et Kingston

Tronçons dont la capacité serait accrue

Station de pompage existante

Station de comptage existante

Station de comptage et de pompage existante

Chapitre 2

Accès prioritaire et faisabilité économique

2.1 Nécessité de l'inversion

Dans sa demande, PTNI a fait valoir que depuis sept ans les livraisons de produits pétroliers entre Toronto et les terminaux de l'Est de l'Ontario ont fortement diminué et que le tronçon du pipeline compris entre Toronto et Farran's Point fonctionne maintenant à environ 20 % de sa capacité nominale. Cette diminution serait due au fait que la source d'approvisionnement privilégiée en produits pétroliers aux terminaux de l'Est de l'Ontario s'est déplacée de l'Ontario vers le Québec. PTNI a indiqué que le projet permettrait de mieux répondre aux besoins de sa clientèle et d'améliorer l'efficacité du réseau existant (les figures 2-1 et 2-2 présentent les configurations actuelle et post-inversion de PTNI).

Selon le demandeur, la nécessité d'inverser le sens de l'écoulement du pipeline s'est avérée du fait que deux expéditeurs, Petro-Canada et Ultramar Ltée (Ultramar), sont diposés à appuyer financièrement le projet sous forme d'engagements d'expédition obligatoire à long terme entre Montréal et Toronto. D'après PTNI, cela assurerait à ces expéditeurs une source d'approvisionnement suffisante en produits raffinés à Montréal et l'accès à des marchés bien établis en Ontario, ce qui aurait pour effet d'utiliser de manière optimale la capacité du pipeline.

Trans-Nord a précisé que l'utilisation optimale du pipeline une fois l'inversion réalisée entraînerait une réduction moyenne des droits aux expéditeurs de 13,5 %, contribuant ainsi à abaisser les coûts de distribution.

Comme l'indique le rapport de Purvin & Gertz[1] déposé dans le cadre de la preuve présentée par Petro-Canada, les raffineurs d'Amérique du Nord sont soumis depuis de nombreuses années à d'intenses pressions pour devenir plus efficaces alors que leurs dépenses ne cessent d'augmenter en raison de l'application des nouvelles normes environnementales. Petro-Canada a conclu que le coût de modernisation de sa raffinerie d'Oakville pour la rendre conforme aux réglementations sur le souffre présent dans l'essence et les distillats serait très élevé, sans compter les autres dépenses qu'il faudrait engager pour se conformer à la réglementation future[2]. C'est pourquoi Petro-Canada est à la recherche de nouvelles sources d'approvisionnement en produits raffinés afin d'alimenter ses marchés de l'Ontario. Elle a indiqué qu'elle avait décongestionné sa raffinerie de Montréal et qu'elle prévoyait y accroître sa capacité afin de réaliser des économies d'échelle tout en répondant aux exigences gouvernementales en matière de combustibles à basse

---

1 Purvin & Gertz Inc., *Review of Ontario Refined Products Market Environment Regarding Proposed Changes to Trans-North Pipeline Inc. System*, 8 mai 2003.

2 La teneur en soufre de l'essence au Canada ne devra pas dépasser 30 parties par million (ppm) à compter du 1er janvier 2005. De plus, le soufre présent dans le carburant diesel employé dans les véhicules destinés à circuler sur la voie publique doit être ramené à un maximum de 15 ppm d'ici au milieu de 2006.

Figure 2-1
Schéma actuel de l'écoulement du pipeline de PTNI

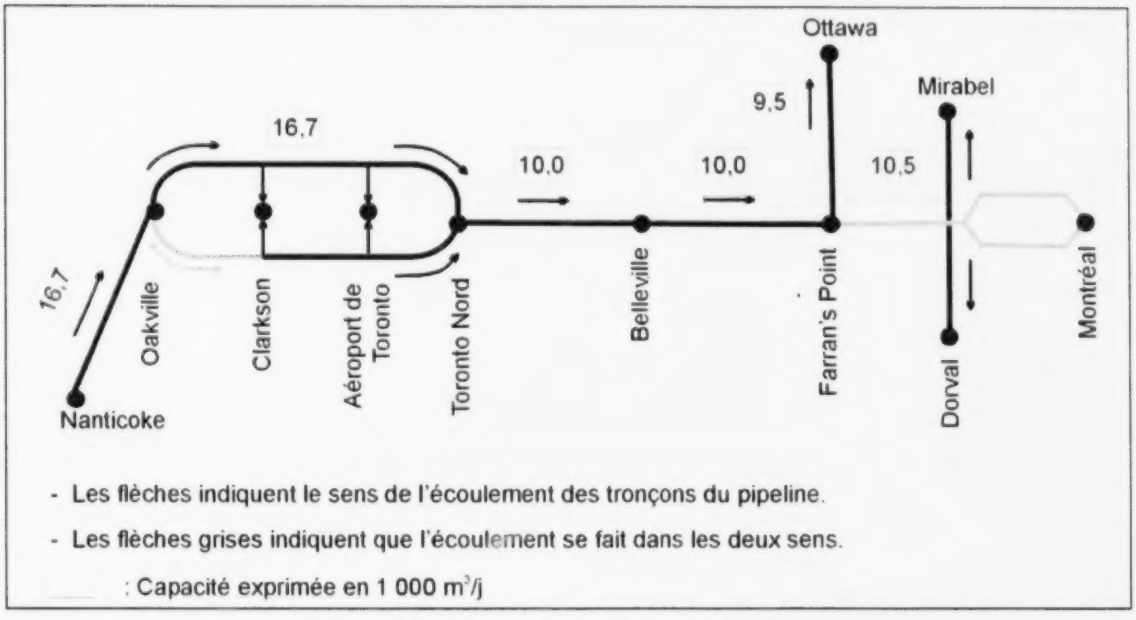
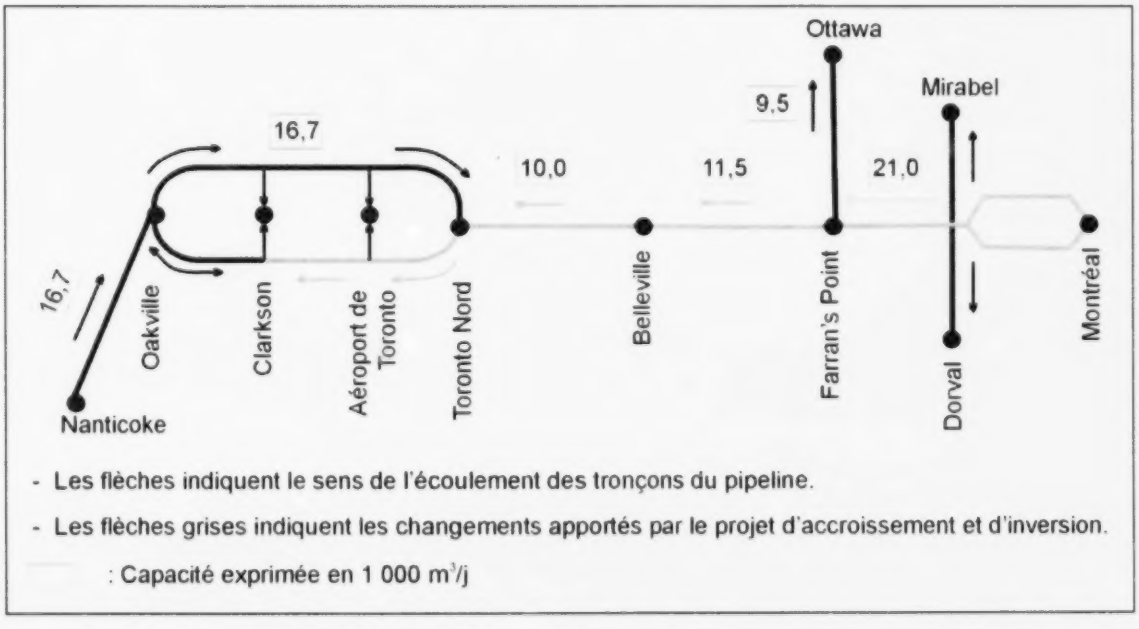


Figure 2-2
Schéma du projet d'accroissement de la capacité et d'inversion du sens de l'écoulement du pipeline de PTNI



Reproduit de Purvin & Gertz Inc., *Review of Ontario Refined Products Markets Environment Regarding Proposed Changes to Trans-Nord Pipeline Inc. System*, 8 mai 2003, page II-4.

teneur en soufre. Elle a précisé que si elle fermait sa raffinerie d'Oakville, il lui faudrait un accès sûr à long terme à la capacité du pipeline.

Ultramar a annoncé dernièrement qu'elle prévoyait accroître la capacité de sa raffinerie de Saint-Romuald, près de Québec, pour la faire passer à 35 771 m^3/j au 1er janvier 2005. Une hausse des rendements de l'essence provoquée par un agrandissement de sa raffinerie, conjuguée à une hausse de sa production, permettrait d'assurer son expansion en Ontario. Ultramar a souligné que le projet lui permettrait d'au moins décupler ses expéditions sur le tronçon relativement inoccupé compris entre Farran's Point et Toronto.

Dans son témoignage, Petro-Canada a soutenu que les raffineurs avaient le choix entre trois solutions :

- fermer leurs raffineries et abandonner ce secteur;
- consolider leurs opérations pour atteindre une plus grande efficacité; ou
- réaliser l'intégration verticale avec les producteurs de pétrole brut

Dans l'évaluation qu'elle a faite de ses opérations de raffinage et d'approvisionnement dans l'Est du Canada, Petro-Canada a envisagé la deuxième option. En consolidant ses opérations dans l'Est du Canada à sa raffinerie et autres installations de Montréal, en concentrant dans une seule raffinerie ses investissements dans le domaine de l'environnement et en utilisant une canalisation inversée de PTNI pour desservir les marchés de l'Ontario, Petro-Canada suivrait la tendance de l'industrie pour atteindre une plus grande efficacité.

Shell et Suncor Inc. (Suncor) s'entendent sur la nécessité du projet d'inversion. Le Procureur général du Québec, rappelant les nouvelles réalités du marché, appuie lui aussi le projet, tout comme l'Impériale et la Canadian Independent Petroleum Marketers Association dans des lettres adressées à l'Office.

Autres modes de transport

Selon l'évaluation de Trans-Nord, le pipeline, une fois le sens d'écoulement inversé, ne serait pas le seul moyen d'approvisionner les marchés qu'il dessert. PTNI a indiqué que les pipelines transportant des produits raffinés étaient soumis à une concurrence plus forte et qu'ils étaient donc plus souples et dynamiques que ceux qui transportent du pétrole brut ou du gaz naturel. Les commercialisateurs de produits raffinés ont plusieurs options de transport à leur disposition (routier, maritime et ferroviaire).

Selon le demandeur, la conception qu'il propose assurerait une capacité suffisante pour permettre aux marchés d'Ottawa, de Kingston, de Belleville et de Maitland de s'approvisionner en produits pétroliers à partir de Montréal. Actuellement, ces marchés reçoivent une partie de leurs approvisionnements de Montréal par le pipeline de PTNI exclusivement (c'est le cas d'Ottawa), par pipeline et camion (Kingston et Maitland) ou par train (Maitland). Dans le cas du marché de Belleville, le produit en provenance de Toronto est acheminé par le pipeline de PTNI et par camion.

Ultramar a dit qu'elle avait pris des arrangements pour expédier la majeure partie de ses produits destinés à Maitland par train-bloc au cours des prochaines années et qu'elle prévoyait une augmentation de ces expéditions. Elle a toutefois convenu que PTNI serait une solution de rechange dans l'éventualité où le train-bloc occasionnerait des perturbations à ses approvisionnements.

Suncor a contesté l'argument de la concurrence des moyens de transport autres que le pipeline, affirmant que les autres options de transport ne faisaient pas le poids.

Opinion de l'Office

Le tronçon du pipeline de Trans-Nord compris entre Toronto et Farran's Point est actuellement sous-utilisé et cette situation devrait subsister. Les parties s'entendent toutes pour dire que l'inversion du sens de l'écoulement permettrait d'accroître l'utilisation du pipeline et qu'elle profiterait à tous les expéditeurs. L'Office est d'avis que le taux actuel d'utilisation du pipeline, l'adoption imminente de règlements sur la réduction du soufre dans l'essence et le diesel, le témoignage de Petro-Canada concernant la fermeture de sa raffinerie d'Oakville et l'agrandissement de la raffinerie d'Ultramar à Saint-Romuald sont autant de facteurs illustrant la nécessité du projet.

L'Office constate que malgré l'existence d'autres options de transport, le pipeline demeure un moyen de transport sûr et fiable, et que pour de nombreux acteurs du marché il se révèle le moyen privilégié de transporter des produits pétroliers.

L'Office estime que le dossier de l'instance établit clairement la nécessité des installations proposées. L'Office constate que cet avis est partagé par un grand nombre d'intervenants et qu'aucun ne s'y est opposé.

2.2 Appel de soumissions

PTNI a lancé un appel de soumissions afin d'obtenir des déclarations d'intérêt de la part des expéditeurs et des personnes intéressées à la capacité de transport disponible entre Montréal et Toronto. Dans une lettre en date du 17 juin 2002, Trans-Nord a sollicité des déclarations d'intérêt auprès des expéditeurs potentiels désireux de participer au projet par un engagement d'expédition obligatoire à long terme (d'une durée minimale de 10 ans) en vue d'utiliser la totalité ou une partie de la capacité disponible sur une base d'accès prioritaire. Des avis ont été placés dans différents journaux régionaux et nationaux.

Plusieurs entreprises ont répondu à cet appel : Petro-Canada, Ultramar, Impériale, Sunoco Inc.[3], NYONT, J.V. Investment Advisors et Olco Petroleum Inc. À d'autres étapes du processus, Petro-Canada et Ultramar ont demandé d'obtenir un accès prioritaire entre Montréal et Toronto.

---

[3] Sunoco Inc. et Suncor Inc. sont des sociétés affiliées.

Le 23 octobre 2002, Petro-Canada et PTNI ont signé une entente étayant les installations (EÉI) prévoyant un engagement d'expédition obligatoire de 8 000 m^3/j entre Montréal et Oakville, pour une période principale (les dix premières années) et de 1 590 m^3/j pour une période secondaire (de la onzième à la vingtième année). Pendant ces deux périodes, Petro-Canada disposerait d'un accès prioritaire non réparti à 8 000 m^3/j. En plus de ses engagements d'expédition obligatoire, Petro-Canada s'est engagée à garantir les coûts d'élaboration du projet, que le projet obtienne ou non l'aval de l'Office.

Ultramar s'est dite intéressée à obtenir de la capacité à long terme et à expédier en plus 1 500 m^3/j à court terme ou de manière ponctuelle entre Montréal et Toronto. Le 14 avril 2003, Ultramar a signé une entente d'accès prioritaire (EAP) avec Trans-Nord lui accordant un accès prioritaire non réparti entre Montréal et Oakville pour un total de 2 000 m^3/j pendant 20 ans. L'EAP prévoit un engagement d'expédition obligatoire de 2 000 m^3/j pour la période principale et de 400 m^3/j pour la période secondaire. PTNI a indiqué qu'elle n'était pas disposée à accroître la capacité pour les expéditions ponctuelles. Ultramar a signé l'EAP sans disposition lui garantissant une capacité pour les expéditions ponctuelles.

Petro-Canada estimait que le processus d'appel de soumissions de PTNI avait été juste, ouvert et transparent. Ultramar a renchéri en disant qu'il était opportun, bien annoncé, et qu'il fournissait tous les détails pertinents sur le projet proposé.

Shell a soutenu que la période minimale de dix ans avait une envergure limitée en ce sens qu'elle excluait les expéditeurs potentiels dont les besoins ne correspondaient pas aux ententes de transport précisées par PTNI.

Selon Suncor, le processus d'appel de soumissions avait été conçu pour répondre aux besoins et au calendrier de Petro-Canada, mais il répondait aussi aux besoins d'Ultramar qui prévoit agrandir sa raffinerie de Saint-Romuald et développer son marché en Ontario. Suncor estimait que le processus d'appel de soumissions avait été trop court pour une décision aussi importante. Mises à part ces réserves, Suncor a dit qu'elle ne s'opposait pas au processus d'appel de soumissions et qu'elle ne sollicitait aucune mesure de la part de l'Office.

Opinion de l'Office

L'Office constate que Trans-Nord a publié son avis d'appel de soumission dans des journaux régionaux et nationaux et tenté de contacter les expéditeurs susceptibles d'être intéressés à son projet d'inversion. L'avis comportait des conditions particulières, notamment un engagement sur dix ans. L'Office est d'avis que PTNI exerce son activité dans un domaine complexe et que tout expéditeur potentiel intéressé à transporter son produit sur la canalisation inversée aurait pu la contacter pour conclure des arrangements différents. Le fait qu'Ultramar ait demandé des ententes de transport à court terme en plus des volumes passés par contrat ferme prouve qu'elle, au moins, s'est sentie libre d'en faire la demande.

L'Office juge à sa satisfaction que l'appel de soumissions lancé par PTNI a donné à tous les expéditeurs potentiels des chances égales de participer. Comme Petro-Canada et Ultramar ont signé des ententes d'expédition obligatoire à long terme, l'Office trouve raisonnable qu'elles s'attendent d'obtenir l'accès prioritaire en contrepartie du risque assumé, en l'espèce. En fait, nul n'a contesté cet argument. Le seul désaccord portait sur la question de savoir quelle capacité, le cas échéant, devrait être réservée aux expéditions ponctuelles destinées à Toronto.

2.3 Destinations prioritaires

Dans sa demande, Trans-Nord a demandé que 11 900 m^3/j soient réservés sur une base de destination prioritaire aux terminaux d'Ottawa, de Belleville, de Kingston et de Maitland. De ce volume, Trans-Nord a demandé que les terminaux intermédiaires (à Belleville, Kingston et Maitland) bénéficient d'un accès prioritaire et qu'on leur assigne 2 400 m^3/j, et Ottawa 9 500 m^3/j.

Les terminaux intermédiaires disposeraient de la capacité suivante :

- Maitland : 468 m^3/j (19 %)
- Kingston : 890 m^3/j (37 %)
- Belleville : 1 045 m^3/j (44 %)

Trans-Nord a indiqué que les propriétaires des terminaux et les expéditeurs étaient d'accord avec ces volumes. Les terminaux sont détenus et exploités par Impériale (Belleville), Shell (Kingston) et Ultramar (Maitland). PTNI a justifié la mise en réserve de sa capacité pour Ottawa, Belleville, Kingston et Maitland par la responsabilité qui lui incombe de veiller à l'approvisionnement des marchés existants.

Dans son exposé introductif à l'audience, PTNI a dit s'attendre que l'utilisation réelle du pipeline par les terminaux intermédiaires variera de 1 500 à 1 700 m^3/j. Ainsi, le volume réservé aux expéditions ponctuelles entre Montréal et Toronto varierait de 700 à 900 m^3/j. Trans-Nord a évalué l'utilisation future des terminaux intermédiaires en prenant en compte : l'utilisation du pipeline dans le passé; l'utilisation escomptée du pipeline pour des produits en provenance de Montréal plutôt que de Toronto; la rentabilité économique des expéditions des raffineurs par pipeline, par train et par camion.

Dans sa plaidoirie finale, PTNI a modifié sa demande, retirant sa requête pour ce qui est de la désignation de destinations prioritaires pour les terminaux intermédiaires. En conséquence, si l'Office devait approuver les volumes réservés à l'accès prioritaire de 9 100 m^3/j entre Montréal et Toronto, tous les volumes restants entre Farran's Point et Toronto seraient disponibles pour des expéditions ponctuelles. Neuf pour cent de la capacité, ou 900 m^3/j, entre Belleville et Toronto, serait donc mis à disposition sur cette base – en supposant que les volumes ne seraient pas pris par les terminaux intermédiaires –, alors que ceux-ci se verraient assurer 1 500 m^3/j, étant donné les contraintes matérielles du pipeline.

Petro-Canada a affirmé qu'elle préférerait que la demande soit approuvée telle qu'elle a été soumise, mais qu'à toutes fins utiles la suppression des destinations prioritaires serait acceptable. Ultramar a soutenu que si l'on tient compte des tendances historiques et de la modernisation relativement récente de son terminal de Maitland, il ne devrait pas y avoir de destinations prioritaires. Selon elle, les 2 400 m^3/j réservés à l'accès prioritaire pour les terminaux intermédiaires ne sont pas nécessaires vu que 1 500 m^3/j sont déjà disponibles. Ultramar appuie donc la demande de modification de PTNI à ce sujet.

Shell, à titre de propriétaire d'un terminal intermédiaire, s'est inscrite en faux contre la répartition en fonction de destinations prioritaires. Suncor s'est elle aussi opposée à ce qu'on accorde la désignation de destinations prioritaires aux terminaux qui n'ont assumé aucun risque financier à l'égard du projet.

Opinion de l'Office

L'Office constate que la demande, telle qu'elle a été déposée la première fois, prévoyait la désignation de destinations prioritaires pour les terminaux intermédiaires, ne laissant aucune capacité disponible pour des expéditions ponctuelles de volumes à destination de Toronto, à moins que les terminaux intermédiaires n'aient commandé les volumes qui leur étaient désignés ou que ni Petro-Canada ni Ultramar n'aient commandé les volumes maximums visés par l'accès prioritaire. Le retrait de la demande de désignation de destinations prioritaires signifie que 900 m^3/j de capacité entre Farran's Point et Toronto seront disponibles. Les terminaux intermédiaires se verraient quand même assurer une capacité de 1 500 m^3/j, eu égard à la configuration[4] du pipeline. D'après la preuve, 900 m^3/j ou 9 % de la capacité du pipeline en aval de Belleville deviendrait disponible pour les expéditions ponctuelles. L'Office estime que ces arrangements répondent aux besoins du marché et il accepte la modification que PTNI a apportée à sa demande à cet égard.

2.4 Accès prioritaire et transport public

Trans-Nord a affirmé que pour obtenir un financement suffisant et assurer la viabilité à long terme du projet, elle avait besoin d'engagements d'expédition obligatoire de la part des expéditeurs pour la capacité disponible entre Montréal et Toronto. À la suite de son appel de soumissions, elle a donc conclu ce genre d'entente avec Petro-Canada et Ultramar.

Petro-Canada et Ultramar ont demandé l'accès prioritaire à une capacité de 10 000 m^3/j (8 000 m^3/j et 2 000 m^3/j, respectivement) entre Montréal et Toronto. Dans sa demande, PTNI avait indiqué que la capacité maximale entre Farran's Point et Belleville, après l'opération d'inversion, serait de 11 500 m^3/j, dont 2 400 m^3/j seraient requis par les terminaux intermédiaires, de sorte que 9 100 m^3/j seraient disponibles pour des expéditions à destination de Toronto. PTNI a réduit les volumes destinés à Petro-Canada et Ultramar à 7 280 m^3/j et

[4] La capacité disponible entre Farran's Point et Belleville est de 11 500 m^3/j, mais à l'ouest de Belleville seulement de 10 000 m^3/j.

1 820 m^3/j respectivement, et demandé que ces volumes soient assignés en priorité à ces deux expéditeurs.

Dans le cadre de sa demande, Trans-Nord a sollicité une ordonnance en vertu du paragraphe 71(1) de la Loi « accordant à certains expéditeurs un accès à la capacité du pipeline… sous réserve des exceptions que l'Office pourrait prévoir ». Dans sa plaidoirie finale, Trans-Nord a modifié sa demande, afin de solliciter une ordonnance en vertu de l'article 71 pour le cas seulement où une telle ordonnance se révélerait nécessaire. PTNI a dit qu'en raison du processus d'appel de soumissions selon lequel toute personne intéressée à expédier son produit avait la possibilité de passer une entente contractuelle sur un volume donné, tous les volumes expédiés à Toronto sont des volumes pour transporteurs publics. Selon le demandeur, comme il a modifié sa demande pour que soit retirée la demande de désignation de destinations prioritaires, et que les besoins prévisionnels des terminaux intermédiaires ont été réduits à 1 500 m^3/j, il y a 900 m^3/j de capacité disponible pour les expéditeurs ponctuels. Compte tenu de ces deux facteurs, Trans-Nord estimait qu'une ordonnance l'exemptant de l'article 71 n'était pas nécessaire, puisqu'elle répondait entièrement aux exigences de la Loi en ce qui concerne les dispositions relatives aux transporteurs publics.

Trans-Nord a argué que l'accès prioritaire devrait être accordé à Petro-Canada et Ultramar pour les volumes demandés, sans autre réduction. Elle a fait observer que des questions avaient été soulevées au sujet de décisions antérieures concernant ce point, mais elle a fait valoir que la décision de l'Office relative à la canalisation 9 d'IPL – OH-2-97 –[5] statuant que 20 % de la capacité soit réservée aux commandes mensuelles, ne devrait pas servir de précédent. Trans-Nord a dit avoir structuré l'appel de soumissions de manière à dissiper les préoccupations soulevées par l'Office dans cette décision. De plus, PTNI exploite un pipeline pour produits raffinés qui évolue dans un contexte plus concurrentiel, et d'autres options s'offrent aux expéditeurs pour le transport de ces produits. Trans-Nord a fait remarquer que si la réduction de 20 % de l'accès prioritaire à la capacité s'appliquait dans son cas, la viabilité économique du projet serait compromise.

Comme elle est disposée à soutenir le projet financièrement, Petro-Canada estimait qu'elle devrait être autorisée à avoir l'accès prioritaire tel que prévu dans l'EÉI, sans réduction (mise à part la réduction requise pour satisfaire les besoins d'Ultramar). Elle a souligné que la preuve avait démontré que seules Petro-Canada et Ultramar demandaient une capacité à long terme. Selon Petro-Canada, si la capacité des futurs expéditeurs d'accéder au pipeline est une préoccupation, alors il faudrait étudier la question au moment où de tels expéditeurs se manifestent.

Petro-Canada a souligné que les changements survenus au sein de l'industrie, reflétés dans les décisions prises par l'Office ces dernières années, ont fait en sorte que la distinction entre les pipelines de transport public et les pipelines de transport contractuel est de plus en plus ténue. Selon Petro-Canada, l'autorisation de l'accès prioritaire pourrait se faire par le biais d'une exemption accordée en vertu de l'article 71, comme le stipulait la demande initiale, mais que d'autres moyens seraient acceptables.

---

[5] Compagnie Pipeline Interprovincial Inc., Installations et méthode de conception des droits, Motifs de décision OH-2-97, en date de décembre 1997 (ci-après, Décision relative à la canalisation 9)

Petro-Canada a fait remarquer que dans la décision relative aux installations de LGN d'IPL – GHW-5-90 et RH-3-90 –[6], l'Office a accordé l'accès prioritaire à 100 % de la capacité aux expéditeurs potentiels. Dans sa décision relative à Express – OH-1-95 –[7], l'Office a estimé qu'avec 85 % de la capacité réservée aux expéditeurs à accès prioritaire, Express n'avait pas dérogé à ses obligations de transporteur public. Petro-Canada a souligné que la décision relative à la canalisation 9 d'IPL, établissant que 20 % de la capacité soit réservée à des expéditeurs ponctuels, reposait essentiellement sur deux considérations : l'existence de nombreux facteurs d'incertitude dans le processus d'appel de soumissions (p. ex., l'échéancier, le coût, les droits, etc.); et le fait que la canalisation 9 constituait le seul raccordement direct pour amener le pétrole brut de l'étranger au marché ontarien. Petro-Canada était du même avis que Trans-Nord, soit que l'appel de soumissions avait été soigneusement structuré et qu'il avait pris en compte les incertitudes relevées dans la décision relative à la canalisation 9.

Petro-Canada a affirmé avoir fait une concession de taille en acceptant que soit réduite à 7 280 m^3/j la capacité de 8 000 m^3/j qu'elle avait demandée, afin de satisfaire les besoins d'autres expéditeurs, et elle a recommandé que l'Office approuve l'accès prioritaire à 9 100 m^3/j entre Montréal et Toronto.

Bein qu'elle avait demandé 2 000 m^3/j, Ultramar s'est dite disposée à accepter la réduction du volume réservé à l'accès prioritaire à 1 820 m^3/j. Selon elle, l'engagement des expéditeurs bénéficiant d'un accès prioritaire, en particulier Petro-Canada, est nécessaire pour que le projet puisse aller de l'avant. Elle a fait référence à la Décision relative aux installations de LGN d'IPL et à la Décision relative à Express pour appuyer la proposition voulant que l'Office approuve l'accès prioritaire tel que demandé. Ultramar a souligné que la décision sur la canalisation 9 était particulière du fait que, en plus des incertitudes relevées par Petro-Canada, l'inversion du sens de l'écoulement de la canalisation 9 soulevait des questions de droits très complexes.

Suncor estimait que la majeure partie de la capacité disponible devrait être allouée aux parties qui ont signé une EÉI ou une EAP, mais elle s'opposait à la proposition de PTNI voulant que 9 100 m^3/j de la capacité disponible soient réservés aux expéditeurs par contrat. Suncor a indiqué que l'Office devrait être très hésitant à abandonner complètement la notion de transport public sur un pipeline qui fonctionne de cette manière depuis longtemps, sans s'appuyer sur des motifs clairs et probants. La compagnie a soutenu qu'il n'y avait pas de motifs suffisants pour le faire dans le cas qui nous occupe.

Suncor s'est appuyée sur la Décision relative à la canalisation 9 pour illustrer la situation actuelle : dans les deux cas, les avantages liés à l'infrastructure préexistante sont essentiels à la rentabilité du projet. Selon elle, la Décision relative aux installations de LGN d'IPL et la décision relative à Express ont ceci de différent qu'elles concernaient des installations nouvelles. Suncor a reconnu que dans les circonstances, il serait juste et raisonnable de réserver autour de 15 % de la capacité pour les expéditions ponctuelles. Plus important encore, Suncor compte sur l'Office pour concilier les intérêts de toutes les parties.

---

6 Compagnie Pipeline Interprovincial, division d'Énergie Interhome Inc., Installations et droits, Motifs de décision GHW-5-90 et RH-3-90, en date de février 1991 (ci-après, Décision relative aux installations de LGN d'IPL)

7 Express Pipeline Ltd., Installations et méthode de conception des droits, Motifs de décision OH-1-95, en date de juin 1996 (ci-après, Décision relative à Express)

Suncor a soutenu que Petro-Canada et Ultramar ne devraient pas se partager la capacité non souscrite disponible à moins que les commandes des tiers n'atteignent pas la totalité de cette capacité disponible. Sans cette restriction, Petro-Canada et Ultramar pourraient s'approprier par soumission la capacité disponible, limitant ainsi la capacité d'expédition des autres. Suncor a indiqué qu'elle envisageait d'expédier ses produits pétroliers au moment de l'interruption annuelle des activités de raffinage ou lorsque surviennent des perturbations périodiques à ses installations de raffinage.

D'après Shell, le demandeur a justifié suffisamment l'offre d'un certain accès prioritaire, mais il n'a pas fourni de preuves suffisantes pour justifier le retrait demandé par rapport à la notion de transporteur public. Shell a fait valoir que les obligations de Trans-Nord à titre de transporteur public pourraient être modifiées, mais qu'une décision en ce sens devrait reposer sur des principes et des facteurs pertinents. De plus, le fait d'avancer qu'un appel de soumissions fait que tous les volumes sont des volumes de transporteur public ne tient pas compte de l'obligation qui incombe au pipeline de recevoir et de transporter les volumes qui lui sont offerts. Shell a recommandé que PTNI conserve, entre Belleville et Toronto, l'accès à son réseau pour un volume de 2 000 m^3/j aux fins d'expéditions ponctuelles. Shell s'appuyait pour partie sur le fait que le projet repose largement sur l'utilisation des installations amorties existantes, qu'il serait difficile d'agrandir, et qu'elle en tire avantage.

Shell s'est dite préoccupée du fait que Petro-Canada et Ultramar maintiendraient 100 % de leurs volumes réservés à l'accès prioritaire durant la période secondaire alors que leurs engagements d'expédition obligatoire, et partant le risque assumé, seraient limités à environ 20 % de ces volumes. Elle a recommandé que l'Office oblige Trans-Nord à faire une nouvelle demande d'accès prioritaire avant le début de la période secondaire.

Le Procureur général du Québec a indiqué qu'il ne s'opposait pas à ce qu'on accorde un accès prioritaire lorsque des investissements majeurs sont faits afin d'assurer la viabilité économique d'un projet, mais il estimait qu'un pourcentage de la capacité devrait être réservé aux expéditions ponctuelles, comme l'a exigé l'Office dans la Décision relative à la canalisation 9.

Opinion de l'Office

Exigences de la Loi

La *Loi sur l'Office national de l'énergie* ne définit pas et n'emploie pas l'expression « transporteur public », ni prévoit-elle s'il est possible d'accorder un accès prioritaire sur un oléoduc ni, le cas échéant, les circonstances qui le permettraient. Cependant, les obligations des entreprises exploitant un pipeline destiné au transport du pétrole ou du gaz sont énoncées à l'article 71 de la Loi. Le paragraphe qui traite des pipelines destinés au transport du pétrole stipule que :

> (1) Sous réserve des règlements de l'Office ou des conditions ou exceptions prévues par celui-ci, la compagnie exploitant un pipeline destiné au transport du pétrole reçoit, transporte et livre tout le pétrole qui lui est offert pour

> transport par pipeline sans délai, avec le soin et la diligence voulus et conformément à ses pouvoirs.

Ainsi, l'Office a toute latitude voulue concernant le respect de cet article et pourrait, s'il le jugeait nécessaire et dans l'intérêt public, prévoir une exception aux dispositions de l'article 71. Comme l'a statué l'Office dans la décision MH-4-96,

> [...] l'observance des dispositions visant les transporteurs publics est déterminée au moyen d'un test de rationalité, soit un concept relatif. L'article 71 de la Loi sur l'ONÉ concorde avec cette approche de la common law en ce sens qu'il permet à l'Office d'adapter les obligations statutaires des gazoducs et des oléoducs en fonction des circonstances particulières qui se présentent. Ainsi, l'Office peut soit élargir soit réduire les obligations statutaires imposées aux gazoducs, aux oléoducs et aux productoducs, pour ce qui concerne le transport du pétrole, du gaz ou d'autres produits[8].

Demande d'accroissement de la capacité et d'inversion du sens de l'écoulement du pipeline de PTNI

Il faut dire au départ que les pipelines destinés au transport public doivent transporter et livrer tout le pétrole qui est offert à ces derniers pour fins de transport. Toutefois, on peut invoquer ce principe pour honorer des contrats à long terme de transport d'une partie de la capacité du pipeline. Il importe alors de s'assurer qu'une certaine capacité reste disponible pour les expéditions ponctuelles depuis toutes les sources et vers toutes les destinations du réseau.

L'enjeu est d'établir un équilibre entre la nécessité de réserver un accès à la capacité aux expéditeurs désireux de soumissionner de manière ponctuelle et l'intérêt légitime des expéditeurs qui signent des engagements d'expédition obligatoire et soutiennent financièrement des projets en contrepartie d'un accès sûr aux installations. Des projets comme celui-ci sont moins susceptibles de se concrétiser, à moins que la compagnie exploitant le pipeline ne présente des preuves tangibles, comme des contrats à long terme, établissant que la capacité sera utilisée et que les coûts du projet seront garantis.

L'Office est d'avis que l'établissement du niveau approprié de la capacité qui serait à la disposition des expéditeurs ponctuels est affaire de jugement et suppose une conciliation des intérêts en jeu. En l'espèce, l'Office est d'avis que Trans-Nord satisfait à ses obligations de transporteur public aux

---

[8] PanCanadian Petroleum Limited, Demande de service, Motifs de décision MH-4-96, en date de février 1997, p. 12

termes de la Loi sur l'ONÉ et qu'une ordonnance soustrayant Trans-Nord à l'application des dispositions de l'article 71 n'est pas nécessaire dans les circonstances. Par conséquent, l'Office accorde à Petro-Canada et à Ultramar la priorité d'accès, entre Montréal et Toronto, à 7 280 m^3/j et 1 820 m^3/j, respectivement, pour la durée prévue à l'EÉI et à l'EAP.

Cette décision repose sur deux principales considérations. La première : les modifications apportées à la demande visant à retirer la désignation de destinations prioritaires pour les terminaux intermédiaires ont fait en sorte que 900 m^3/j sont désormais à disposition pour fins de transport à n'importe quel endroit situé entre Farran's Point et Toronto. La seconde : l'Office estime que, pour les motifs signalés précédemment, la compagnie a effectué un appel de soumissions satisfaisant.

De plus, l'Office a tenu compte du fait que Trans-Nord est un exploitant de pipeline qui transporte des produits raffinés et que, comme les pipelines sont reconnus dans bien des milieux comme le moyen privilégié de transporter ces produits, vu qu'il est sûr et économique, il existe d'autres solutions pratiques pour livrer les produits aux destinations desservies par PTNI. L'Office constate en outre qu'aucun expéditeur potentiel n'avait manifesté la ferme intention d'expédier des produits sur une base continue et que les raffineurs et les commercialisateurs ont la capacité nécessaire pour répondre aux demandes du marché par l'échange de produits. Selon l'Office, les 9 % de capacité disponible devraient suffire pour répondre aux besoins des expéditeurs ponctuels.

L'Office n'accepte pas la recommandation de Suncor voulant que Petro-Canada et Ultramar ne soient pas autorisées à partager la capacité non souscrite disponible à moins que des tiers n'aient entièrement souscrit la capacité restante. Selon l'opinion de l'Office, cette suggestion n'est pas conforme au principe de transporteur public et reviendrait à accorder la priorité d'accès aux expéditeurs ponctuels.

2.5 Incidence sur le marché

Selon une évaluation de Petro-Canada, le projet ne devrait pas avoir d'effet perturbateur sur la capacité d'approvisionner le marché ontarien. Tous les points de livraison existants sur le réseau de Trans-Nord continueraient d'être approvisionnés après l'inversion et la capacité serait suffisante pour répondre à la demande actuelle et faire face à un accroissement. Ottawa ne serait plus approvisionnée à partir de Toronto mais uniquement à partir de Montréal. Il n'y aurait pas de changement au niveau de la capacité de Nanticoke d'approvisionner Toronto Nord, l'aéroport Pearson et Oakville et après l'inversion, ces endroits seraient approvisionnés eux aussi à partir de Montréal. Les terminaux intermédiaires existants seraient approvisionnés à partir de Montréal et non plus de Toronto.

D'après Petro-Canada, les échanges de produits seraient probablement nécessaires pour répondre aux besoins actuels de l'Ontario une fois l'inversion réalisée. D'après le dossier, il y aurait

actuellement entre 4 000 et 5 000 m^3/j d'échanges de produits entre l'Ontario et le Québec et on estime qu'il pourrait y en avoir environ 2 000 m^3/j de plus. À l'heure actuelle, il y a essentiellement deux expéditeurs de l'Ontario qui transportent régulièrement leurs produits en direction est vers les terminaux intermédiaires et Ottawa. Ils peuvent conclure des ententes d'échange pour s'approvisionner à Montréal et injecter ensuite le produit dans le pipeline de PTNI pour le livrer à Ottawa et aux terminaux intermédiaires. Les retombées réciproques pour de tels volumes reçus à Montréal iraient probablement à la région de Toronto, entraînant une hausse nette de la disponibilité du produit sur ce marché.

La production de produits raffinés légers par Petro-Canada à la raffinerie d'Oakville est actuellement de 9 800 m^3/j. Pour répondre aux besoins du marché de Toronto dans l'éventualité où elle fermerait sa raffinerie d'Oakville, Petro-Canada a dit qu'elle disposait d'autres sources d'approvisionnement en quantité suffisante, notamment par :

- l'augmentation de la production à sa raffinerie de Montréal;
- la hausse de ses approvisionnements en provenance d'autres raffineurs du Québec;
- l'accès aux produits importés, en particulier l'essence d'Europe qui pourrait être transportée à Montréal;
- la hausse de la production des raffineries de l'Ontario.

Si Petro-Canada et Ultramar expédiaient la totalité de leurs volumes à accès prioritaire et que les 900 m^3/j de la capacité restante en aval de Belleville étaient également utilisés pour être livrés à Toronto, alors les 10 000 m^3/j de capacité suffiraient pour remplacer toute la production de produits légers de la raffinerie d'Oakville.

Suncor a reproché à PTNI de n'avoir pas examiné assez en profondeur les effets potentiels sur le marché du raffinage de l'Ontario, surtout si l'inversion proposée se concrétisait et que la raffinerie de Petro-Canada à Oakville demeurait ouverte. Suncor a recommandé que l'Office impose à PTNI une condition l'obligeant à aviser l'Office dans les 30 jours suivant la réception de la décision de l'Office du sort qui sera réservé à la raffinerie d'Oakville. Petro-Canada s'est opposée à cette condition en faisant valoir que la question de l'inversion du sens de l'écoulement et le maintien en activité de la raffinerie d'Oakville étaient des options qui s'excluaient mutuellement.

Opinion de l'Office

Selon l'Office, le projet de Trans-Nord devrait permettre de desservir le marché ontarien de manière adéquate. La capacité pipelinière et l'approvisionnement en produits raffinés devraient permettre de compenser les pertes de production dans l'éventualité d'une fermeture de la raffinerie d'Oakville. Les changements apportés au fonctionnement de PTNI devraient permettre d'assouplir l'approvisionnement en Ontario et ne devraient pas avoir d'effets négatifs sur l'efficience économique du marché.

L'Office estime qu'une condition qui obligerait Trans-Nord à l'aviser de la décision de Petro-Canada concernant la fermeture ou non de sa raffinerie, comme le propose Suncor, n'est pas nécessaire; il n'est pas non plus nécessaire d'examiner la question qui se poserait si l'inversion du sens de l'écoulement est effectuée et la raffinerie d'Oakville demeure ouverte. La décision de l'Office sur ces questions repose sur la déclaration de Petro-Canada selon laquelle elle fermerait sa raffinerie d'Oakville si elle décidait d'aller de l'avant avec le projet d'inversion de Trans-Nord.

2.6 Faisabilité économique

PTNI a indiqué que son EÉI avec Petro-Canada et son EAP avec Ultramar prouvaient la faisabilité économique du projet. Elle a souligné que la période de vingt ans des ententes d'accès prioritaire est à l'avantage – tant économique que financier – de tous les expéditeurs du réseau. Selon elle, toute période de moindre durée aurait pour effet d'accroître son risque financier futur. Le projet permettrait de générer suffisamment de fonds pour éponger 75 % de la nouvelle dette contractée pour la réalisation du projet durant la période principale et les 25 % restants durant la période secondaire. Le débit additionnel résultant du projet ferait baisser les droits imputés aux expéditeurs de l'ordre de 13,5 % en moyenne et produirait pour PTNI un rendement acceptable sur le capital investi moyennant un niveau de risque acceptable.

Petro-Canada a dit être disposée à garantir les coûts d'élaboration du projet sous forme de dispositions de soutien et les coûts du projet proprement dits par le biais d'engagements d'expédition obligatoire. Le demandeur et les autres expéditeurs n'encourent par conséquent aucun risque de coûts car c'est Petro-Canada qui a absorbé ce risque. Petro-Canada a affirmé que le projet arrive à point nommé car il répond à un besoin urgent. Il est efficient, économique et conforme à l'intérêt public. Shell a accordé son plein appui à la délivrance d'un certificat à PTNI car la preuve satisfait largement aux critères prescrits d'approvisionnement, de marchés et de faisabilité.

Opinion de l'Office

D'après l'Office, la preuve montre que le projet sera vraisemblablement utilisé à un niveau raisonnable durant sa durée de vie économique et que les droits sont susceptibles d'être acquittés. De plus, le projet est particulièrement avantageux en raison de l'utilisation des installations existantes qui sont amorties d'environ 50 %.

En conséquence, l'Office estime que le projet est faisable sur le plan économique.

Chapitre 3

Questions financières et méthode de conception des droits

PTNI a dit avoir l'intention de financer le projet sous forme d'emprunt exclusivement et elle a déposé une lettre de BMO Nesbitt Burns confirmant que le financement du projet serait disponible à certaines conditions. Le soutien financier assuré par Petro-Canada et les engagements à long terme de Petro-Canada et Ultramar assurent des rentrées garanties.

Trans-Nord a proposé de continuer à accroître sa provision pour fonds utilisés durant la construction (PFUDC) à partir des éléments d'actif mis en service avant l'inversion du sens de l'écoulement, provision nécessaire au maintien du service existant mais qui ne serait pas pleinement utilisée tant que l'inversion n'aurait pas été activée.

PTNI a proposé de considérer la réforme de certaines installations comme étant une réforme régulière au sens de l'article 39 du *Règlement de normalisation de la comptabilité des oléoducs*.

Trans-Nord a demandé une ordonnance en vue de continuer à utiliser la méthode du droit intégral. Cette méthode a été acceptée par tous les expéditeurs et approuvée par l'Office en 1996 dans la décision RHW-3-96[9]. PTNI a dit s'attendre que les expéditeurs utilisant la canalisation inversée seraient les mêmes qu'avant l'inversion.

Aucun des intervenants n'a exprimé de préoccupations relativement à ces questions.

Opinion de l'Office

L'Office juge que PTNI a la capacité de financer le projet.

La proposition concernant l'accroissement de la PFUDC est appropriée, vu que les éléments d'actif mis en service tôt ne seront pas utilisés et ne seront pas utiles pour les fins auxquelles ils sont destinés tant que l'inversion de la canalisation n'aura pas été réalisée. L'Office est également d'avis que le traitement comptable proposé pour la réforme régulière est approprié. L'Office approuve également la méthode du droit intégral pour le projet.

[9] Pipelines Trans-Nord Inc. Demande de règlement concernant les droits. Motifs de décision RHW-3-96, en date de juin 1996

Chapitre 4

Installations

4.1 Caractère approprié de la conception

Accroissement de la capacité

Remplacement de canalisation

Le projet comprend la construction de quatre tronçons de canalisation de 406,4 mm (16 po) pour remplacer les conduites de 273,1 mm (10 po) sur une distance totale de 72,5 km en vue d'accroître la capacité du réseau. (Pour l'emplacement des tronçons, voir la figure 4-1.)

Caractéristiques de la canalisation à construire :

- qualité 359;
- pipeline de catégorie 1;
- épaisseur de paroi : 7,14 mm;
- revêtement de la canalisation : gaine de couleur jaune ou époxy thermofusible;
- revêtement des joints : manchons rétractables ou époxy à deux composants.

Les nouveaux tronçons du pipeline seraient enterrés à une profondeur de 120 cm, sauf aux croisées de chemin et aux passages à niveau où il faudrait augmenter la profondeur en accord avec les exigences de la norme Z662 de l'Association canadienne de normalisation (CSA), *Réseaux de canalisations de pétrole et de gaz*, et des *Normes concernant les canalisations traversant sous les voies ferrées (mai 2001)*[10].

Là où la canalisation existante serait raccordée à la nouvelle au diamètre plus grand, on installerait des dispositifs de lancement et de réception d'un appareil d'inspection interne. Les vannes de sectionnement de la canalisation principale seraient remplacées par des vannes d'un diamètre plus grand là où c'est nécessaire, un clapet de non-retour serait ajouté au point de franchissement de la rivière Delisle et une vanne motorisée remplacerait la vanne manuelle existante à l'est de ce franchissement.

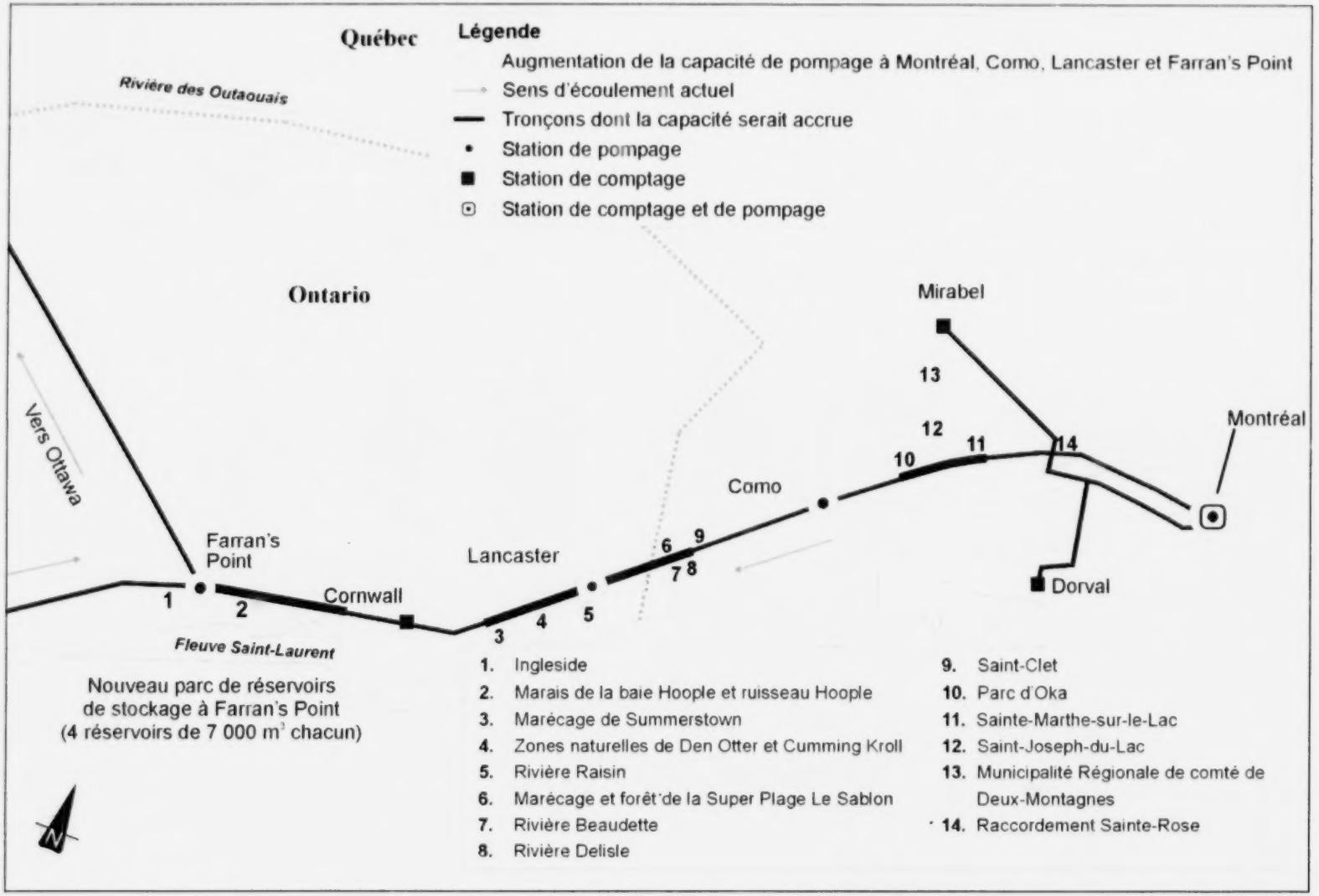
Modernisation des stations de pompage

PTNI moderniserait quatre de ses stations de pompage existantes, soit celles de Montréal, Como, Lancaster et Farran's Point, afin de pouvoir transporter un volume additionnel de produits raffinés. Les travaux de modernisation comprendraient l'installation de nouvelles pompes actionnées par un moteur électrique, sans compter les canalisations connexes.

---

[10] Ces normes ont été établies conformément à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, S.R.C. 1985, c. 32.

Figure 4-1
Réseau pipelinier actuel et changements proposés par Trans-Nord (Agrandissement de la Figure 1-1, à l'est de Farran's Point)



Construction et exploitation des réservoirs de stockage

Pour accroître la capacité du pipeline, il faudrait construire quatre réservoirs de stockage de 7 000 m^3 à la station de pompage de Farran's Point et chacun pourrait stocker n'importe lequel des produits pétroliers transportés par le pipeline. Ces réservoirs conviendraient à la mise en lots de divers produits raffinés et assurerait une plus grande flexibilité d'exploitation vers Toronto et Ottawa. Les réservoirs auraient un diamètre d'environ 27,4 m (90 pi) et une hauteur d'environ 14,6 m (48 pi); le volume complet des réservoirs serait hors terre. Ils auraient un dôme flottant interne et un dôme fixe sur le dessus pour réduire au minimum les émissions de vapeurs. L'installation des réservoirs comprendrait également de la tuyauterie de raccordement hors terre et sous terre, un limiteur de pression, un dispositif de trop-plein, un système de confinement et de collecte des déversements, les fondations des réservoirs et de l'équipement, un système de protection cathodique, des extincteurs à mousse et des systèmes électriques.

Toute la tuyauterie serait soumise à un essai hydrostatique. L'intégrité des nouveaux réservoirs serait soumise aux essais exigés par la norme CSA Z662, et éventuellement à l'essai hydrostatique. L'eau servant aux essais hydrostatiques proviendrait de l'aqueduc municipal ou d'une source d'eau naturelle située à proximité.

La station de Farran's Point continuerait de fonctionner à distance et les travaux d'entretien seraient exécutés à la fréquence actuelle.

Inversion du sens de l'écoulement

Nouvelles stations de pompage et modernisation des stations de pompage existantes

L'inversion du sens de l'écoulement du pipeline entre Farran's Point et Mississauga commanderait la construction de deux nouvelles stations de pompage à Iroquois et Mallorytown et l'ajout de pompes à la station de comptage actuelle de Kingston, afin de permettre le transport de volumes supplémentaires. (Pour l'emplacement des stations de pompage, voir la figure 4-2.) Les nouvelles stations de pompage seraient toutes construites à proximité de lignes électriques existantes et elles seraient actionnées par des moteurs électriques.

Les stations de pompage existantes de Maitland, Kilbirnie, Deseronto, Castleton, Brighton, Bowmanville et Toronto Nord, en Ontario, verraient le sens de leur écoulement inversé. Il faudrait pour cela reconfigurer les conduites et les clapets d'aspiration et de refoulement des stations. Le seul changement à apporter aux installations de pompage serait à Deseronto, où il faudrait remplacer la pompe et le moteur électrique par des appareils plus puissants.

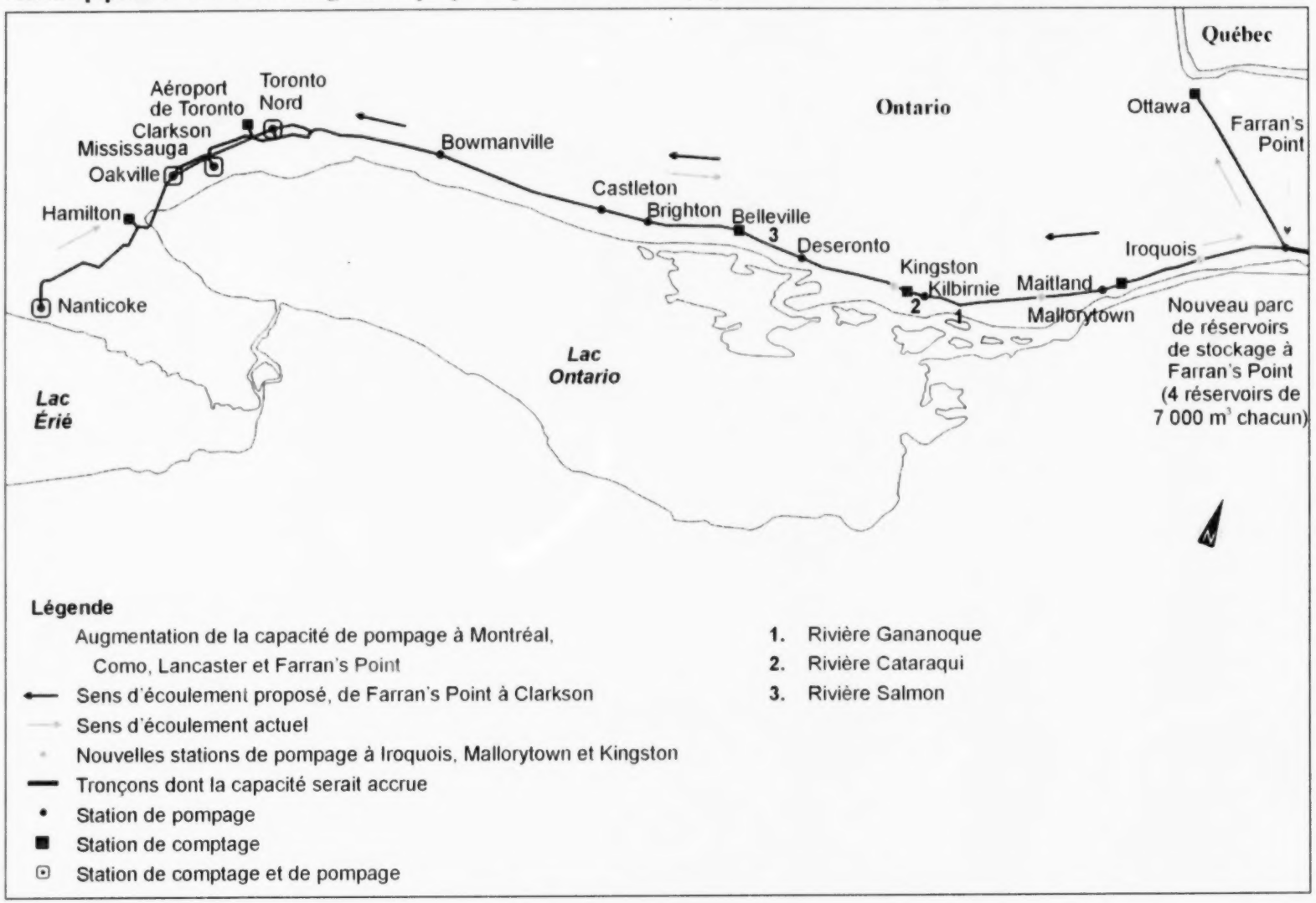
Toutes les composantes de tuyauterie installées seraient soumises à un essai hydrostatique. Tous les nouveaux groupes de pompage seraient commandés à distance au moyen du système d'acquisition et de contrôle des données (SCADA).

Modification des stations de comptage

L'inversion du sens de l'écoulement du pipeline nécessiterait des modifications aux stations de comptage existantes en ce sens que la vanne de sectionnement et le détecteur d'interface de la canalisation principale seraient déplacés de l'ouest à l'est de la prise.

Figure 4-2

Réseau pipelinier actuel et changements proposés par Trans-Nord (Agrandissement de la Figure 1-1, à l'ouest de Farran's Point)



Reconfiguration des vannes de sectionnement et des clapets de non-retour

L'inversion du sens de l'écoulement nécessiterait la reconfiguration des vannes de sectionnement et des clapets de non-retour à plusieurs franchissements de rivière. Ces vannes et clapets sont situés aux principaux franchissements de cours d'eau du pipeline entre la station de Farran's Point et Clarkson Junction. Pour remplir leur fonction lorsque le sens de l'écoulement serait inversé, il faudrait à chaque franchissement interchanger la position des vannes de sectionnement et des clapets de non-retour. Les vannes en place aux franchissements des rivières Gananoque, Cataraqui et Salmon sont à commande manuelle et elles seraient remplacées par des appareils motorisés lors de l'inversion.

Détecteurs d'interface

Les détecteurs d'interface des produits aux stations de Maitland, Kingston, Belleville, Toronto Nord et de l'aéroport de Toronto seraient déplacés de l'ouest à l'est de chaque station en prévision de l'inversion du sens de l'écoulement. Ces détecteurs permettent d'identifier chaque produit transporté et d'éviter ainsi toute contamination. Ils sont généralement installés dans une enceinte à une distance d'environ 500 m de la prise et raccordés aux circuits électriques et de communications.

Opinion de l'Office

L'Office juge à sa satisfaction que les changements au réseau proposés par PTNI en prévision de l'accroissement de la capacité et de l'inversion du sens de l'écoulement du pipeline sont adéquats. Avant le commencement des opérations, Trans-Nord devra demander, aux termes de l'article 47 de la Loi sur l'ONÉ, les autorisations nécessaires pour mettre en service les nouveaux tronçons du pipeline, les nouvelles stations de pompage, les réservoirs de stockage de Farran's Point et les installations de raccordement.

4.2 Intégrité du pipeline

Les changements proposés au réseau de PTNI en vue d'accroître la capacité et d'inverser le sens de l'écoulement du pipeline ne nécessiteraient pas une hausse de la pression maximale d'exploitation (PME).

Réseau d'amenée de Montréal

Le réseau d'amenée de Montréal a 2 775 m de longueur, soit 978 m de canalisation dotée d'un nouveau revêtement et 1 797 m de canalisation d'origine reconditionnée. PTNI a indiqué qu'elle entretient et surveille le bon état de fonctionnement du réseau d'amenée par divers moyens, notamment par la lecture une fois l'an des relevés du système de protection cathodique, par les inspections à intervalles rapprochés tous les trois ans, par l'examen de l'état de la canalisation et de son revêtement chaque fois que la canalisation est à découvert, par le calibrage des soupapes de sûreté une fois l'an et par la surveillance des mouvements des produits au moyen du système d'équilibrage de pipeline SCADA.

Remplacement de la canalisation

Trans-Nord a indiqué que les nouveaux tronçons du pipeline seraient soumis à un essai hydrostatique. Le demandeur s'est également engagé à se conformer au *Règlement de 1999 sur les pipelines terrestres* (RPT-99). L'article 17 de ce règlement, modifié par l'ordonnance MO-8-2000[11], oblige les entreprises à vérifier chaque joint sur toute sa circonférence. Les nouveaux tronçons seraient reliés à l'actuel système de protection cathodique par courant imposé et surveillés comme il se doit au moyen du protocole de surveillance existant de PTNI.

Inversion du sens de l'écoulement

Trans-Nord a effectué une étude technique en vue d'évaluer le risque potentiel pour l'intégrité du pipeline. Elle a examiné la totalité du tronçon compris entre Montréal et Oakville et relevé 15 sections qui subiraient une hausse de la pression de l'exploitation. PTNI a conclu qu'une pression plus grande dans ces sections n'augmenterait pas de manière importante le risque pour l'intégrité de son pipeline. Elle indiqué que dans l'application de son système régulier d'entretien et de gestion de l'intégrité, elle enlèverait environ 141 manchons d'encerclement d'origine, là où il y aurait augmentation de la pression. Les manchons seraient découpés en forme de cylindres puis remplacés par de nouvelles composantes de canalisation fabriquées en conformité avec la norme CSA Z245.

Le 7 décembre 2002, une défaillance est survenue sur le pipeline de 273,1 mm (10 po) près de Saint-Clet, au Québec. Le demandeur a dit que l'incident avait eu lieu au site d'un dommage mécanique infligé par un tiers sur le pipeline il y a plus de vingt ans. On a erronément mis ce dommage sur le compte d'une courbure sur le terrain et aucune analyse n'a été faite pour établir s'il y avait corrélation entre le dommage et la topographie même du terrain. PTNI a assuré qu'à la suite de cette défaillance, elle avait changé sa procédure d'analyse pour s'assurer que les indications sur la déformation du pipeline sont en corrélation avec les détails topographiques ou d'alignement. Si l'analyse ne permettait pas d'établir une telle corrélation, on pousserait les recherches plus loin, en déterminant par exemple le repère horaire de la déformation sur la canalisation et la probabilité que le dommage causé par un tiers corresponde au repère horaire, et en effectuant des recherches sur le terrain et sur l'utilisation du sol. De plus, on établirait une comparaison entre les estimations des appareils et les résultats réels.

Trans-Nord a indiqué que son réseau entier était inspecté à l'aide d'une technologie d'inspection interne sur un cycle de cinq ans. À la lumière de l'incident de Saint-Clet, le demandeur a décidé de réexaminer les données d'exploitation passée de l'appareil d'inspection en canalisation (IC). Les données passées du tronçon compris entre le raccordement Sainte-Rose et la station de Farran's Point, qui passe par Saint-Clet, ont été analysées par PTNI, qui a relevé quatre aspects possibles. Il a été confirmé durant l'audience que les quatre aspects possibles étaient en fait des renfoncements et on a estimé que trois d'entre eux pourraient avoir accusé des pertes de métal. Trans-Nord a engagé des consultants pour analyser les données passées d'inspection en canalisation pour le tronçon compris entre le raccordement Hamilton et la station de pompage de

---

[11] L'ordonnance MO-8-2000 en date du 28 avril 2000 exige des compagnies pipelinières qu'elles examinent de façon non destructive la circonférence entière de chaque soudure d'un pipeline en utilisant une méthode radiographique ou ultrasonique ou une autre méthode non destructive appropriée.

Bowmanville et le tronçon compris entre la station de pompage de Bowmanville et celle de Farran's Point. PTNI s'attend que la nouvelle analyse sera achevée avant la fin de 2003.

Trans-Nord a précisé que sa canalisation principale n'a jamais connu de défaillance pour cause de défauts de soudage continu attribuables au soudage électrique par résistance à basse fréquence (62,5 Hz), le procédé de fabrication en usage en 1952, année de construction du pipeline d'origine. PTNI en a conclu qu'une défaillance du soudage continu ne présente pas de risque si l'on se fie aux essais effectués sur la canalisation, au procédé de fabrication et à l'historique du pipeline. Au cours de l'audience, PTNI s'est toutefois engagée à se conformer à une condition éventuelle qui l'obligerait, avant l'inversion du sens de l'écoulement, à vérifier de 10 à 15 % des manchons d'encerclement d'origine qui doivent être enlevés, pour voir s'ils ne présentent pas de défauts de soudage continu.

Pour protéger le pipeline de la corrosion externe, Trans-Nord a mis en place un système de protection cathodique. En milieux humides, un revêtement de béton ou des cavaliers de lestage seraient utilisés comme technique de contrôle de la flottabilité. PTNI a indiqué que des mesures particulières seraient mises en oeuvre pour prévenir la corrosion du pipeline sous le revêtement de béton ou les cavaliers. Lors de l'audience, le demandeur a accepté de fournir à l'Office, avant la construction, de plus amples renseignements sur la protection cathodique en milieux humides.

Opinion de l'Office

L'Office est généralement satisfait des mesures proposées par PTNI pour assurer l'intégrité de son réseau. Toutefois, pour vérifier l'efficacité de son système d'entretien et de gestion de l'intégrité du pipeline, l'Office estime qu'il serait opportun d'inclure dans le certificat, si celui-ci était délivré, une condition obligeant PTNI à fournir un sommaire détaillé des résultats obtenus lors du réexamen des données d'exploitation passées de l'IC sur sa canalisation principale, d'une part, et des mesures d'atténuation qu'elle mettrait en œuvre, d'autre part. L'Office inclurait également une condition enjoignant le demandeur de fournir les mesures particulières qu'il entend prendre pour assurer la protection cathodique en milieux humides.

L'Office est d'avis que, compte tenu des mesures proposées et des informations que le demandeur lui fournirait avant la mise en exploitation du pipeline, l'intégrité de la canalisation principale de PTNI est telle qu'elle permettrait une exploitation sûre du réseau.

4.3 Forage horizontal dirigé

On aurait recours au forage horizontal dirigé pour installer un pipeline d'un diamètre de 406,4 mm (16 po) et d'une épaisseur de paroi de 7,14 mm qui franchirait la rivière Beaudette, la rivière Delisle et la rivière Raisin, et éventuellement le ruisseau Hoople.

Au franchissement de la rivière Raisin, le pipeline d'origine a été remplacé en 1995 par une canalisation installée au moyen de la technique du forage dirigé. Trans-Nord a proposé que le pipeline d'origine, qui a été obturé, rempli d'azote et muni d'un système de protection

cathodique, soit soumis à un essai hydrostatique et remis en service temporairement. Le pipeline actuellement en service, de 273,1 mm (10 po), serait enlevé et le trou de forage serait alésé pour pouvoir recevoir le pipeline de 406,4 mm (16 po). Une fois terminée l'installation du nouveau pipeline, le franchissement d'origine serait abandonné et rempli de béton maigre. Le demandeur a indiqué qu'il n'entrevoit pas de difficultés pour l'enlèvement du pipeline installé par forage dirigé. Dans l'éventualité où il serait impossible de l'enlever, il serait rempli d'un mélange de béton maigre, obturé et abandonné sur place. Un nouveau franchissement le long du franchissement actuel serait construit à l'intérieur de l'emprise.

Opinion de l'Office

L'Office est satisfait des mesures que PTNI se propose de prendre pour construire chaque franchissement au moyen du forage dirigé. Toutefois, comme le pipeline sous la rivière Raisin qui sera soumis à un essai hydrostatique et remis en service temporairement n'a pas été utilisé depuis un certain temps, l'Office inclurait dans tout certificat qui serait délivré une condition concernant l'essai hydrostatique de cette partie de la canalisation.

4.4 Sécurité de la conception et de l'exploitation

Trans-Nord a assuré que le projet proposé serait conçu, construit et exploité conformément au RPT-99 qui stipule que la conception, l'installation, la mise à l'essai et l'exploitation du pipeline doivent être conformes aux dispositions pertinentes de la norme CSA Z662, d'une part, et aux autres normes, spécifications et codes dont il est fait référence dans cette norme, d'autre part. PTNI s'est également engagée à se conformer, le cas échéant, aux autres codes et règlements des gouvernements fédéral et provinciaux et des administrations municipales.

Opinion de l'Office

L'Office juge à sa satisfaction que les installations proposées répondraient aux normes généralement reconnues, y compris au RPT-99 de l'Office, en ce qui concerne la conception, la construction, la mise à l'essai et l'exploitation du pipeline.

Chapitre 5

Consultations publiques

5.1 Préavis public

Le Programme de préavis public (PPP), prescrit par les *Directives concernant les exigences de dépôt* de l'Office, a pour but d'informer le public au sujet d'un projet, d'obtenir l'avis du public sur le choix du tracé, l'évaluation environnementale et l'évaluation des effets socio-économiques, de déterminer les enjeux et les préoccupations de ceux qui pourraient être touchés par ce projet et de résoudre les problèmes. PTNI a indiqué qu'elle avait mis en œuvre son Programme de préavis public et de consultation (PPPC) à la fin de juin 2002. L'objectif du PPPC de Trans-Nord est d'établir la communication entre elle et les parties en cause.

À la fin du mois de juin 2002, PTNI a fait parvenir deux bulletins d'information aux personnes intéressées. Le bulletin d'information A avisait 375 propriétaires fonciers, résidents et autres personnes du projet d'accroissement de la capacité du pipeline entre Montréal et Farran's Point. Le bulletin d'information B avisait 57 résidents et autres personnes du projet des nouvelles stations de pompage entre Farran's Point et Mississauga.

Les bulletins comprenaient une lettre d'accompagnement, un feuillet descriptif du projet, des cartes illustrant l'emplacement du projet, une enveloppe-réponse affranchie, un questionnaire à retourner et les numéros de téléphone et de télécopieur du demandeur.

En février 2003, PTNI a tenu, à la demande de l'Office, six journées portes ouvertes auxquelles étaient conviés, par la voie des journaux, les résidents et les autres personnes intéressées. L'opération portes ouvertes s'est déroulée à Saint-Joseph-du-Lac, Saint-Clet, Lancaster, Ingleside, Brockville et Kingston. PTNI a également fourni de l'information aux intéressés sur la procédure arrêtée par l'Office pour examiner la demande, comme *La réglementation des pipelines au Canada – Guide à l'intention des propriétaires fonciers et du grand public*, *Travaux d'excavation et de construction à proximité de pipelines* et *Vivre et travailler à proximité d'un pipeline*. PTNI a également fourni d'autres documents de son cru – intitulés *Environmental Practices Manual*, *Your Pipeline Neighbours*, *Farm Activity and Pipeline Safety* et *Public Safety & Environmental Protection*, notamment – et elle a expliqué d'abondance les méthodes de cessation de l'exploitation d'un pipeline et leurs répercussions. Elle a distribué des trousses documentaires à 550 personnes, dont 432 avaient reçu les trousses initiales.

PTNI a expliqué que les principales préoccupations exprimées par les propriétaires fonciers étaient : l'échéancier de la construction; la durée du projet; les méthodes de construction; l'indemnisation; la remise en état; le drainage; le choix du tracé, l'accès et la sécurité; la profondeur d'enfouissement du nouveau pipeline de 406,4 mm (16 po); l'aliénation du pipeline de 273,1 mm (10 po); l'emplacement des vannes ou des gares de racleurs; et les possibilités d'emploi. Les municipalités ont pour leur part exprimé leurs préoccupations au sujet des croisements de routes et des drains municipaux.

Le demandeur a également pris contact et organisé des rencontres avec les propriétaires fonciers et avec les représentants de l'Union des producteurs agricoles, du Parc d'Oka, de la Municipalité régionale de comté de Deux-Montagnes (MRC) et d'autres organismes provinciaux et fédéraux.

PTNI s'est engagée à poursuivre son PPP tout au long des étapes du dépôt réglementaire, de la demande et de la construction du projet, et à distribuer un autre bulletin d'information à toutes les parties potentiellement en cause et autres intéressés à la suite de la décision de l'Office relative à la demande.

Opinion de l'Office

L'Office est d'avis que le PPP de Trans-Nord a déterminé de manière satisfaisante les enjeux et les préoccupations des propriétaires fonciers et des autres intéressés et que ces préoccupations ont été et continueront d'être prises en compte par PTNI.

5.2 Peuples autochtones

Comme le notait le Rapport d'examen environnemental préalable de l'Office, PTNI a avisé le Conseil des Mohawks d'Akwesasne et le Conseil des Mohawks de Kanesetake du projet en janvier 2003 et communiqué avec eux en février et mars 2003. Ni l'un ni l'autre des conseils n'a exprimé de réserves ou de préoccupations à l'égard du projet proposé. Lors de l'audience, Trans-Nord a confirmé que, d'après ses recherches et ses observations, il n'y a pas, dans la zone du projet, d'usage courant des terres et des ressources à des fins traditionnelles.

Opinion de l'Office

L'Office constate les efforts consentis par PTNI pour informer les conseils des Mohawks d'Akwesasne et de Kanesetake du projet et pour évaluer l'usage qui est fait actuellement des terres et des ressources à des fins traditionnelles dans la zone visée par le projet. L'Office est d'avis que Trans-Nord a pris les mesures adéquates pour sonder les préoccupations que les peuples autochtones pourraient avoir à l'égard du projet proposé.

Chapitre 6

Tracé et questions foncières

6.1 Tracé

PTNI a dit que le projet serait implanté à l'intérieur de l'emprise existante et des terrains des stations, à l'exception des terrains qu'elle achèterait pour le parc de réservoirs de stockage de Farran's Point et pour les trois nouvelles stations de pompage. Elle a précisé que la nouvelle canalisation serait installée à l'intérieur des limites de la servitude existante de 18,3 m de largeur, à une distance prévue de ligne centrale à ligne centrale d'un à trois mètres à partir du pipeline existant, sauf pour deux courtes distances, soit :

- environ 2,2 km à la baie Hoople, où le pipeline serait installé dans une emprise acquise antérieurement mais inoccupée;
- environ 2,5 km dans le parc d'Oka, où l'emprise actuelle varie de 6,1 m à 12,2 m, alors que Trans-Nord a proposé de l'élargir à 18,3 m.

À la suite d'autres discussions tenues avec le parc d'Oka et la Société de la faune et des parcs du Québec, PTNI a décidé de ne pas uniformiser la largeur de sa servitude et de demeurer à l'intérieur de sa servitude existante. Ainsi, la seule déviation par rapport à l'emprise existante se trouverait à la baie Hoople. La servitude de la baie Hoople a été acquise en 1971 par suite de la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Certains propriétaires fonciers et la MRC ont demandé à PTNI d'étudier la possibilité de modifier le tracé du pipeline le long de l'autoroute 640 à Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Saint-Joseph-du-Lac. Dans sa lettre de commentaires et sa présentation lors de l'audience, la MRC a fait savoir qu'elle ne s'opposait pas au projet d'accroissement de la capacité proposé ni à la délivrance d'un certificat. Elle aimerait toutefois qu'on change le tracé du pipeline pour qu'il passe le long de l'autoroute 640 afin de réduire le niveau de risque et d'atténuer les contraintes liées à la présence d'un couloir de pipeline. La MRC a demandé que Trans-Nord s'engage à étudier d'autres tracés plus appropriés sur la base non pas de l'efficacité des coûts financiers mais de l'efficacité sociale et environnementale. La MRC a dit comprendre que PTNI avait des ententes de servitude et des plans pour installer le nouveau pipeline à l'intérieur de l'emprise existante, et qu'un déplacement éventuel du pipeline ferait augmenter les coûts de construction et modifier le calendrier des travaux de Trans-Nord.

Trans-Nord a dit qu'elle avait étudié la possibilité de changer le tracé du pipeline et rencontré la MRC le 13 mai 2003 pour discuter de solutions de rechange. Le demandeur a toutefois souligné qu'elle ne voit pas d'option de déplacement viable le long de l'autoroute 640, si bien qu'aucun changement de tracé n'a été proposé ou élaboré. Trans-Nord a ajouté qu'une analyse de risques ne permettrait pas nécessairement de conclure qu'il doit y avoir un grand recul par rapport à l'emprise ou que le pipeline devrait être déplacé. Elle a indiqué que son pipeline est un pipeline à faible pression de vapeur et qu'ainsi les critères relatifs à la densité de population ne

s'appliquaient pas à sa conception. Cependant, Trans-Nord a dit que même si elle n'était pas obligée de le faire, elle tenait compte de cet élément dans l'élaboration de son programme de sensibilisation de la population. PTNI a dit prévoir rester à l'intérieur de son emprise existante dans la région de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Saint-Joseph-du-Lac.

Opinion de l'Office

L'Office a examiné la proposition de Trans-Nord visant à utiliser son emprise existante et la nouvelle servitude à la baie Hoople pour le projet à l'étude. Bien que PTNI n'aie pas de plans pour changer le tracé du pipeline le long de l'autoroute 640, dans la région de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Saint-Joseph-du-Lac, l'Office constate qu'elle devra publier des avis concernant le tracé en vertu du paragraphe 34(1) de la Loi sur l'ONÉ dans l'éventualité où un certificat lui était délivré. Le tracé détaillé pourra être soumis à examen à ce moment-là. L'Office estime que le couloir proposé par PTNI est acceptable.

6.2 Besoins en terrains et acquisition de terrains

Le nouveau pipeline serait construit à l'intérieur de la servitude existante. Des aires de travail temporaires et des voies d'accès seraient nécessaires à divers points du tracé; elles feraient l'objet de négociations avec les propriétaires concernés avant la construction.

Entre Montréal et Farran's Point, PTNI installerait de nouvelles stations de pompage et la tuyauterie afférente dans les limites de propriété des trois stations existantes. PTNI acquerrait des terrains adjacents à la station de pompage de Farran's Point afin de pouvoir y implanter son parc de réservoirs de stockage. Dans l'éventualité où la compagnie ne pourrait acquérir ces terrains, les réservoirs pourraient être implantés dans les limites existantes de la propriété.

Pour répondre aux besoins en pompage du pipeline inversé entre Farran's Point et Mississauga, trois nouvelles stations de pompage et leur tuyauterie afférente seraient nécessaires. Tous les travaux aux nouvelles stations de pompage se dérouleraient à l'intérieur des limites des terrains nouvellement acquis.

PTNI a déposé un échantillon des documents relatifs à l'acquisition de terrains pour montrer qu'elle se conformait aux articles 86 et 87 de la Loi sur l'ONÉ. Pour tous les cas d'acquisition de droits sur les nouveaux terrains, Trans-Nord a indiqué qu'elle respecterait les exigences de l'article 87 relatives aux avis et qu'elle veillerait à ce que les ententes d'acquisition de terrains renferment les dispositions prévues à l'article 86. Les aires de travail temporaires et les voies d'accès temporaires aux chantiers seraient normalement assurées par des permis de travaux.

Un guide, élaboré par le demandeur, serait remis à chaque propriétaire foncier en cause avant les négociations. Il contiendrait un aperçu des engagements généraux pris lors des visites aux propriétaires et des journées portes ouvertes.

Opinion de l'Office

Après avoir examiné la quantité de terrains requise pour le projet, l'Office est d'avis que les besoins prévus par Trans-Nord à ce sujet sont raisonnables et justifiés pour les installations proposées. L'Office a également analysé le processus d'acquisition de terrains proposé par PTNI et il en est satisfait.

6.3 Cessation d'exploitation

PTNI a sollicitée une ordonnance en vertu de l'article 74 de la Loi en vue de cesser l'exploitation des sections de son pipeline existant qui seraient remplacées par la nouvelle canalisation de 406,4 mm (16 po). Dans sa demande, elle a indiqué qu'après le raccordement de la nouvelle canalisation proposée, le pipeline de 273,1 mm (10 po) remplacé serait mis hors service et que les sections remplacées seraient soit laissées sur place, soit enlevées.

La baie Hoople est le seul endroit où Trans-Nord n'a pas l'intention de conserver sa servitude après la cessation d'exploitation du pipeline existant. Le pipeline serait coupé à deux endroits (BK 136,96 et BK 139,32) et le tronçon situé entre les deux serait laissé en place et rempli d'un mélange de béton. PTNI a indiqué qu'en vertu d'une loi provinciale, elle serait responsable du pipeline abandonné et que nonobstant la loi, elle continuerait d'être responsable du pipeline au cas où un propriétaire foncier désire qu'il soit enlevé. Ce sont des pratiques qui ont été mises en œuvre et utilisées dans le passé par PTNI.

Trans-Nord a indiqué que les cinq propriétaires fonciers en cause n'avaient pas été contactés pour discuter de l'abandon de la servitude sur leurs terrains. À l'audience, l'Office a proposé plusieurs conditions relativement à l'abandon de la servitude à la baie Hoople, pour le cas où la demande serait approuvée. PTNI a indiqué ne pas avoir de préoccupations à l'égard de ces conditions.

Opinion de l'Office

Même si Trans-Nord a demandé une ordonnance de cessation d'exploitation en vertu de l'article 74 de la Loi, l'Office estime qu'une telle ordonnance n'est pas nécessaire dans le cas présent. La désaffectation de sections du pipeline est une composante nécessaire pour accroître les dimensions du pipeline. De plus, la cessation d'exploitation du pipeline et l'abandon de la servitude à la baie Hoople, pour permettre un changement de tracé, n'entraîneraient pas d'interruption de service. Des conditions régissant l'abandon sur place de sections du pipeline et l'abandon de la servitude à la baie Hoople pourraient être incluses dans tout certificat délivré en vertu de l'article 52.

Une fois que le pipeline aura été mis hors service et la servitude abandonnée, l'Office n'aura plus aucune compétence sur la servitude ou les installations. Dans l'éventualité d'un différend entre un propriétaire

foncier et la compagnie, il sera impossible de demander l'aide ou l'intervention de l'Office. En conséquence, l'Office estime que les propriétaires fonciers doivent accepter, avant l'abandon de la servitude, la méthode de cessation d'exploitation et les mesures correctives.

Si un certificat était délivré, après que toutes les autres conditions relatives à la cessation d'exploitation auraient été observées, Trans-Nord serait tenue de déposer auprès de l'Office une copie certifiée conforme d'une résolution du conseil d'administration signifiant que les installations abandonnées constituent un surplus de terrains par rapport à ses besoins.

Chapitre 7

Questions environnementales et socio-économiques

7.1 Questions environnementales

L'Office a examiné les questions environnementales clés du projet, savoir : les zones écologiquement vulnérables, les espèces en péril, la préservation des sols sur les terres agricoles et la contamination liée au pipeline mis hors service. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, voir le rapport d'examen préalable disponible à l'Office.

Opinion de l'Office

L'Office est l'autorité responsable du projet proposé aux termes de l'article 5 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCÉE) et à ce titre il doit exécuter une évaluation environnementale du projet avant que des décisions irrévocables ne soient prises. L'Office a estimé qu'un examen environnemental préalable était nécessaire.

Dans le cas qui nous occupe, pour faciliter l'administration et éviter les dédoublements, l'Office a effectué un examen environnemental préalable en vertu de l'article 18 de la LCÉE en corrélation avec le processus d'audience établi en vertu de la Loi sur l'ONÉ. Tout au long du processus d'audience, les membres du public ont reçu des avis de la tenue de l'audience et ils ont eu la possibilité soit de participer à l'audience, soit de déposer des lettres de commentaires. Dans la conduite de l'examen préalable et de la préparation du rapport en découlant, l'Office a tenu compte de l'ensemble de la preuve produite relativement aux questions visées par la LCÉE et versée au dossier public au cours de cette instance.

L'Office a établi, aux termes de la LCÉE, qu'avec la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées par PTNI et le respect des exigences réglementaires de l'Office et des conditions annexées au rapport d'examen préalable, le projet proposé n'est pas susceptible de causer des effets négatifs importants sur l'environnement.

Dans le rapport d'examen préalable, l'Office a établi un certain nombre de conditions concernant les questions environnementales, lesquelles seraient imposées dans l'éventualité où un certificat était délivré pour le projet.

7.2 Questions socio-économiques

Le rapport d'examen préalable contient une évaluation de certains effets socio-économiques du projet sur : le paysage humain, l'agriculture et les cultures spéciales, les parcs et les activités récréatives, l'usage des terres et des ressources à des fins traditionnelles, les ressources archéologiques et historiques et la santé humaine.

Main-d'œuvre

PTNI a déclaré que les travaux de construction seraient de courte durée et se dérouleraient essentiellement en zone rurale. La construction aurait lieu à proximité des villes, le long du couloir du pipeline, de sorte qu'elle n'aurait pas d'effets négatifs sur les services dispensés aux ouvriers.

Le projet entraînerait des occasions d'emploi à l'échelon local à court terme. Selon PTNI, le projet devrait être réalisé en dix mois et l'effectif ne dépasserait jamais environ 600 personnes. Le projet procurerait environ 3 000 mois-personnes en cours de construction.

Accès et transport

Dans le cadre du PPP, certains résidents ont exprimé leurs préoccupations à propos de l'accès le long des routes proches de la construction. Certains agriculteurs se sont dits inquiets à propos de l'accès à d'autres champs par-delà l'emprise du pipeline durant la construction. PTNI a avisé les propriétaires fonciers que les perturbations sur les routes locales seraient réduites au minimum et que les voies d'accès aux champs des agriculteurs pour l'équipement et le bétail seraient entretenues durant la construction.

Deux résidents seulement ont soulevé la question de la sécurité durant la construction, en raison du creusement de la tranchée et de la présence des machines. Dans ces cas, l'emprise est très proche de propriétés résidentielles où des enfants pourraient être présents. Les résidents ont été avisés que Trans-Nord veillerait à ce que toutes les mesures de sécurité soient observées durant les travaux. On poserait notamment une clôture autour des tranchées ouvertes et on réduirait au minimum la durée d'ouverture des tranchées près des zones résidentielles.

Les municipalités se sont interrogées sur les détails du croisement des routes et des drains municipaux. PTNI les a assurées qu'elle demanderait tous les permis nécessaires avant d'entreprendre les travaux. Le demandeur a également dit que les routes très fréquentées seraient probablement franchies par forage conventionnel qui permettrait de circuler normalement avec un minimum de perturbation. Les chemins moins fréquentés pourraient être partiellement ou complètement fermés et des routes de déviation pourraient être établies en attendant que les travaux de construction de part en part de la chaussée soient terminés.

Si le projet devait entraîner des effets sociaux à court terme, Trans-Nord a soutenu qu'ils seraient mineurs grâce à ses pratiques de construction standard, ses méthodes de travail sûres et ses mesures d'atténuation.

Opinion de l'Office

L'Office a établi, dans son rapport d'examen préalable, que si le projet proposé était approuvé, ce serait à la condition que Trans-Nord dépose un rapport sur ses évaluations archéologiques.

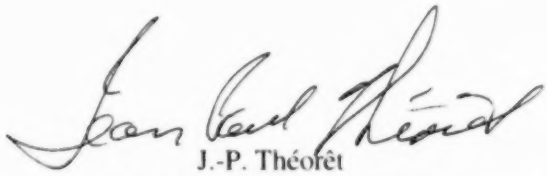
L'Office juge à sa satisfaction que les besoins en logement et en services personnels des travailleurs de la construction peuvent être assurés de manière satisfaisante à l'échelon local et que la construction du projet procurerait des retombées économiques à la région. L'Office estime qu'avec la mise en œuvre des plans d'accès aux chantiers proposés par PTNI, les effets du projet sur les résidents, les propriétaires fonciers et les municipalités riveraines seraient mineurs et de courte durée.

Chapitre 8

Dispositif

Les chapitres qui précèdent constituent notre décision et nos motifs de décision relativement à la demande entendue par l'Office au cours de l'instance OH-1-2003.

L'Office a établi à sa satisfaction, au vu de la preuve présentée, que l'accroissement proposé de la capacité du réseau pipelinier de PTNI pour le transport des produits pétroliers entre Montréal, au Québec, et Farran's Point, en Ontario, et l'inversion du sens de l'écoulement du pipeline entre Farran's Point et Mississauga, en Ontario, sont d'utilité publique et qu'ils le demeureront à l'avenir. L'Office approuve la demande de Trans-Nord visant l'accroissement de la capacité et l'inversion du sens de l'écoulement du pipeline et il délivrera, sous réserve de l'agrément de la gouverneure en conseil, un certificat d'utilité publique aux termes de l'article 52 de la Loi sur l'ONÉ, assorti des conditions énoncées dans l'annexe II.



J.-P. Théorêt
Membre présidant l'audience

J.S. Bulger
Membre

G. Caron
Membre

Calgary (Alberta)
Juillet 2003

Annexe I

Liste des questions

Les instructions sur la procédure ont permis d'identifier les questions suivantes à traiter à l'audience de la procédure OH-1-2003 :

1. La nécessité d'accroître la capacité du réseau et d'inverser le sens de l'écoulement du pipeline.

2. La faisabilité économique des installations proposées.

3. La méthode de financement des installations proposées.

4. L'incidence potentielle du projet sur le plan commercial.

5. Les éventuels effets environnementaux, et répercussions économiques, des installations proposées. On considérera également les facteurs décrits au paragraphe 16(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

6. Le caractère approprié du tracé et de l'emplacement des installations proposées, les besoins en terrains et le processus d'acquisition des droits fonciers requis pour procéder à l'accroissement de capacité.

7. Le caractère raisonnable du processus d'appel de soumissions et de l'exploitation proposée du pipeline, eu égard à la capacité réservée par contrat.

8. Les coûts appropriés et la méthode de conception des droits qui convient pour les installations réservées.

9. Le caractère approprié de la conception et de la dimension des installations visées par la demande.

10. Les conditions dont devrait s'assortir toute approbation accordée par l'Office.

Annexe II

Conditions du certificat

Généralités

1. Sauf indication contraire de l'Office, Trans-Nord doit veiller à ce que les installations approuvées soient conçues, fabriquées, situées, construites, mises en place et exploitées conformément aux plans, devis et autres renseignements ou engagements énoncés dans sa demande, ou tel que produit en preuve dans le cadre de l'instance OH-1-2003.

2. Sauf indication contraire de l'Office, Trans-Nord doit mettre en œuvre, ou veiller à ce que soient mises en œuvre, les politiques, les pratiques, les recommandations et les méthodes visant la protection de l'environnement évoquées dans sa demande ou présentées en preuve dans le cadre de l'instance OH-1-2003.

3. Trans-Nord doit franchir les rivières Raisin, Beaudette et Delisle par forage horizontal dirigé ou, si une rivière ne peut être franchie au moyen de cette méthode, la société doit déposer auprès de l'Office, pour approbation, une demande d'autorisation pour utiliser une autre méthode de franchissement. Une telle demande devra comprendre l'évaluation environnementale de la méthode en question.

Avant la construction

4. Avant la construction des stations de pompage et du parc de réservoirs de stockage de Farran's Point, Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office une lettre confirmant l'acquisition de tous les droits fonciers requis pour chacune des installations et pour les travaux accessoires.

5. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, 90 jours avant le début des activités de déboisement ou de construction, sauf indication contraire de l'Office, la méthode d'évaluation des effets du morcellement et des effets lisières qui sera utilisée ainsi que les éléments de preuve attestant la consultation avec Environnement Canada et présentant les résultats de cette consultation.

6. Sauf indication contraire de l'Office, Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, pour approbation, au moins 90 jours avant le début des activités de déboisement ou de construction, le plan de protection de l'environnement (PPE) conçu pour le projet, qui comportera notamment :

   a) tous les renseignements et les engagements relatifs à l'environnement déposés au cours de l'instance OH-1-2003;

   b) la description du programme de formation en environnement de Trans-Nord;

c) les éléments de preuve attestant la consultation avec Environnement Canada au sujet du PPE et présentant les résultats de cette consultation.

7. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, au moins 60 jours avant le début des activités de construction, sauf indication contraire de l'Office :

a) le rapport des étapes 1 et 2 de l'évaluation archéologique effectuée en Ontario et au Québec, comprenant la méthode utilisée, les résultats des études sur le terrain et les mesures d'atténuation proposées;

b) des copies de toute la correspondance des autorités responsables de l'archéologie en Ontario et au Québec sur l'acceptabilité des études archéologiques de Trans-Nord, notamment de la méthode utilisée, des résultats des études sur le terrain et des mesures d'atténuation proposées.

8. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, pour approbation, 45 jours avant le début des activités de déboisement ou de construction, sauf indication contraire de l'Office, les résultats de l'évaluation des effets du morcellement et des effets lisières ainsi que les mesures d'atténuation recommandées, ainsi que les éléments de preuve attestant la consultation avec Environnement Canada et présentant les résultats de cette consultation.

9. Trans-Nord doit élaborer un plan de gestion des espèces en péril, en collaboration avec Environnement Canada (EC), le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario et la société de la Faune et des Parcs du Québec. La société doit déposer le plan de gestion des espèces en péril auprès de l'Office, pour approbation, au moins 45 jours avant le début des activités de déboisement ou de construction, sauf indication contraire de l'Office, ainsi que les éléments de preuve attestant les consultations avec EC, le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario et la Société de la Faune et des Parcs du Québec au sujet de ce plan et présentant les résultats de ces consultations. Ce plan doit comporter :

a) la liste complète des espèces répertoriées à l'échelle provinciale et fédérale susceptibles de se trouver dans la zone d'influence du projet;

b) le classement des espèces mentionnées au point a) à l'échelle provinciale et fédérale;

c) la source des renseignements fournis sur les espèces mentionnées au point a);

d) l'analyse de la probabilité de la présence de ces espèces dans la zone du projet en fonction des types d'habitats relevés pour les espèces mentionnées au point a);

e) les lieux où se trouvent les espèces mentionnées au point a);

f) les résultats des études sur les espèces mentionnées au point a), y compris la méthode utilisée et la période choisie;

g) la description d'autres études à venir sur les espèces mentionnées au point a), y compris la méthode utilisée et la période choisie, ainsi que l'engagement de Trans-Nord à déposer les résultats de ces études auprès de l'Office;

h) les mesures d'atténuation des effets du projet sur chacune des espèces mentionnées au point a) ou la raison pour laquelle aucune mesure n'est exigée;

i) le guide des espèces en péril destiné à sensibiliser le personnel sur le terrain à ces espèces, qu'il faut ajouter au PPE avant la construction.

10. Trans-Nord doit consulter EC pour veiller à ce que le projet soit exécuté en conformité avec la *Loi sur les espèces en péril*. La société doit déposer auprès de l'Office, au moins 30 jours avant le début des activités de déboisement ou de construction, sauf indication contraire de l'Office, les éléments de preuve attestant la consultation avec Environnement Canada et présentant les résultats de cette consultation.

11. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, au moins 15 jours avant le début des activités de construction, sauf indication contraire de l'Office, les curriculum vitæ des inspecteurs de l'environnement et des spécialistes de l'environnement proposés pour toute la zone du projet.

12. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, au moins 14 jours avant le début des activités de construction, sauf indication contraire de l'Office, un ou des calendriers détaillés de la construction faisant état des grands travaux à exécuter, et signifier à l'Office toutes modifications apportées au(x) calendrier(s) au fur et à mesure qu'elles surviennent.

13. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office une version à jour du manuel et des programmes mentionnés ci-après dans les délais prescrits, sauf indication contraire de l'Office :

a) manuel de sécurité durant la construction, 14 jours avant la construction;

b) programme d'assemblage au chantier, 14 jours avant l'assemblage;

c) programme des essais de pression au chantier, 14 avant les essais.

Durant la construction

14. Trans-Nord doit conserver à chaque chantier un exemplaire des procédures de soudage et des procédures d'essai non destructif employées pour le projet, y compris tous les documents à l'appui.

15. Trans-Nord doit conserver à ses bureaux de chantier les copies de tous les permis, approbations ou autorisations relatifs aux installations demandées et délivrés par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux ou autres.

16. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office un rapport sur l'état d'avancement des travaux sur une base mensuelle dans une forme qui lui est satisfaisante. Le rapport doit faire état des travaux exécutés durant la période visée, des problèmes liés à l'environnement et à la sécurité et des cas de non-conformité, ainsi que des mesures prises pour résoudre chacun des problèmes ou cas signalés.

17. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office pour approbation, avant la réactivation du pipeline non revêtu sous la rivière Raisin, les éléments d'information suivants concernant les essais hydrostatiques :

    a) un avis signifié à l'Office sept jours avant d'effectuer un essai hydrostatique, sauf indication contraire de l'Office, indiquant le calendrier de l'essai et le liquide d'essai employé;

    b) une confirmation que l'essai hydrostatique a été réalisé avec succès dans les sept jours suivant sa réalisation, sauf indication contraire de l'Office. La confirmation comprend un résumé des relevés de pression et de température à chaque heure pendant toute la durée de l'essai, la date de l'essai et des explications sur tous les écarts de pression importants;

    c) un avis signifié à l'Office dans les 24 heures de la présence d'une fuite sur la section du pipeline. L'avis mentionne la quantité de liquide d'essai qui a fui, la quantité récupérée, l'existence d'une contamination s'il y a lieu et les mesures d'atténuation mises en œuvre, le cas échéant;

    d) les mesures que Trans-Nord mettrait en œuvre pour soumettre à nouveau la canalisation à un essai dans l'éventualité d'une fuite. Cette information doit être déposée au moins sept jours avant de procéder à un nouvel essai sauf indication contraire de l'Office.

18. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, 30 jours après avoir enlevé tous les manchons d'encerclement d'origine des sections de la canalisation principale où la pression d'exploitation augmentera, sauf indication contraire de l'Office, un résumé détaillé des opérations, y compris les résultats de l'essai que Trans-Nord a effectué pour déterminer l'état du joint en soudage continu existant. L'essai sera fait au moyen d'un échantillon statistique de 15 % et exécuté par un spécialiste dûment qualifié utilisant une technologie appropriée pour déceler les défauts potentiels de joints en soudage continu. Trans-Nord doit inclure également une analyse technique pour tout défaut constaté à de tels joints durant le processus ainsi que les mesures d'atténuation qui seront mises en œuvre sur les sections adjacentes du tronçon Montréal-Toronto.

19. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, 14 jours avant l'installation d'un système de protection cathodique en milieux humides, sauf indication contraire de l'Office, une description détaillée des mesures particulières qu'elle mettrait en oeuvre pour s'assurer que la protection cathodique est maintenue adéquatement sous le revêtement de béton ou sous les cavaliers de lestage en milieux humides.

20. Trans-Nord doit déposer dans les 30 jours suivant le réexamen des résultats obtenus antérieurement par les appareils d'inspection en canalisation (IC) du tronçon Montréal-Toronto, sauf indication contraire de l'Office, un résumé détaillé des résultats du réexamen, y compris le rapport sommaire final des fournisseurs d'appareils d'IC, ainsi que les mesures d'atténuation que Trans-Nord entend mettre en oeuvre. Le résumé sera établi dans une forme satisfaisante pour l'Office.

Durant l'exploitation

21. Dans les 30 jours suivant la date de mise en service des installations approuvées ou la date de la délivrance de la dernière ordonnance autorisant la mise en service, Trans-Nord doit confirmer auprès de l'Office, au moyen d'un avis signé par un dirigeant de la compagnie, que les installations approuvées ont été achevées et construites en conformité avec toutes les conditions pertinentes énoncées dans le présent certificat. S'il ne peut confirmer la conformité avec l'une quelconque des conditions, le dirigeant de la compagnie doit déposer auprès de l'Office les raisons l'empêchant de confirmer la conformité.

22. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office, au plus tard 60 jours après la construction des tronçons pipeliniers de remplacement, sauf indication contraire de l'Office, un rapport dans lequel on indiquera toute contamination éventuellement détectée, les sites touchés, les résultats de la seconde étape des évaluations, les mesures correctrices prévues et un résumé des consultations ayant eu lieu au sujet de ces mesures avec les organismes de réglementation provinciaux et les propriétaires.

23. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office et d'Environnement Canada un rapport sur l'environnement postérieur à la construction au plus tard six mois après la date de la mise en service des installations approuvées. Après le dépôt du rapport initial, la société doit déposer d'autres rapports semblables au plus tard le 31 décembre suivant la première et la troisième saison de croissance complète. Le rapport sur l'environnement postérieur à la construction doit :

a) décrire l'état du site du projet quant à sa stabilité, à l'étendue de la remise en végétation et au retour aux conditions antérieures à la construction;

b) énoncer les problèmes de nature environnementale que le projet a occasionnés jusqu'à la date à laquelle le rapport est déposé; indiquer ceux qui ont été corrigés et ceux qui ne le sont pas encore ainsi que les mesures que la société entend prendre pour résoudre les problèmes non encore corrigés;

c) identifier les espèces en péril relevées dans la zone du projet pendant ou après la construction et citer notamment les mesures d'atténuation mises en œuvre ainsi que les résultats de l'évaluation du rendement de ces mesures;

d) fournir une évaluation de l'efficacité des mesures de remise en état mises en œuvre pour l'emprise, par comparaison avec l'usage et l'état des lieux qui y sont adjacents.

24. Avant la cessation de l'exploitation des tronçons de 273,1 mm de diamètre (10 pouces), Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office la confirmation que toute contamination détectée découlant de la cessation d'exploitation a été nettoyée, conformément aux dispositions réglementaires fédérales et provinciales visant l'actuel usage des lieux.

25. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office pour approbation, au moins 60 jours avant la cessation d'exploitation du pipeline à la baie Hoople, sauf indication contraire de l'Office, des éléments de preuve attestant que :

a) Trans-Nord a avisé les propriétaires fonciers de l'emprise qui sera abandonnée :

i) que l'Office n'aura plus aucune compétence en la matière une fois l'emprise abandonnée;

ii) que s'il y a un différend avec Trans-Nord, ils ne pourront plus compter sur l'aide ou l'intervention de l'Office;

b) le propriétaire foncier a accepté la méthode de cessation d'exploitation du pipeline sur sa propriété et les mesures correctrices, le cas échéant.

26. Au moins 60 jours avant l'abandon de la servitude à la baie Hoople, sauf indication contraire de l'Office, Trans-Nord doit déposer la confirmation, signée par un dirigeant de la compagnie, attestant à la satisfaction de l'Office que Trans-Nord a rempli chacune des conditions concernant l'abandon de l'emprise (à l'exception de la condition 27) et du pipeline sur cette emprise.

27. Trans-Nord doit déposer auprès de l'Office une copie certifiée conforme de toute résolution du conseil d'administration de Trans-Nord attestant que les installations mises hors service constituent un bien en surplus de ses besoins.

Expiration du certificat

28. Sauf indication contraire signifiée par l'Office avant le 31 décembre 2004, le présent certificat expire le 31 décembre 2004, à moins que la construction et l'assemblage des installations demandées n'aient commencé à cette date.

Canada